50 Centimes — 25 Janvier 1908 — Tous les Samed

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce Numéro : La Mitrailleuse au Maroc — Le Match Stade-Bordeau

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je Sais tout ○ Fermes et Châteaux ○ Femina
Musica ○ L'Art et les Artistes ○ ○ ○ ○
90, Av. des Champs-Elysées et 9, Av. de l'Opéra

EN SUIVANT LA *VILLE-DE-PARIS*

L'adjudant Gérard suit le raid de la *Ville-de-Paris* dans l'automobile du commandant Bouttieaux.

Voir pages 56, 57 et 59.

Abonnements :
Paris et Départements .. .. 24 *francs*
Étranger .. .. 28 *francs*
Changements d'adresse 0 fr. 75

L'abonnement d'un an (24 fr.) donne droit à 52 numéros, aux numéros spéciaux et à des primes et avantages dont on trouvera la liste dans les pages de garde.

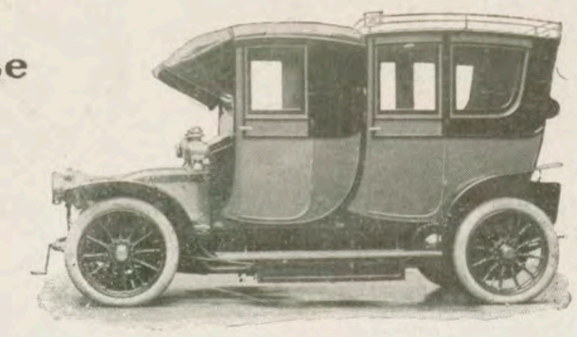
Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

La Corrida

PARFUM
ULTRA PERSISTANT
ED. PINAUD
18, PLACE VENDÔME
PARIS
QUINTESSENCE. LOTION
POUDRE. SAVON

La Première Marque Française

La Plus Souple des Voitures



CHARRON LED

Usines et Bureaux, 7, Rue des Ampères, Puteaux
MAGASIN D'EXPOSITION, 45, avenue de la Grande-Armée.

SOCIETÉ DES AUTOMOBILES
EUGÈNE BRILLIÉ
60, boulevard Pereire (Place Wagram)
Ad. télég. AUTOBRIL-PARIS Télép. 535.56
Voitures de Tourisme et de Livraison, Omnibus
Camions, Moteurs, Canots
Construits dans les ateliers d'Artillerie de SCHNEIDER et Cie
LE HAVRE
Fournisseurs de la Cie Générale des Omnibus de PARIS

MOTO NAPHTA

Lire FEMINA

POUDRE DENTIFRICE CHARLARD
Conservation, Blancheur des dents, Beauté éclatante des lèvres et de la bouche
Prix de la boîte, 2 fr. 50 franco.
EAU DENTIFRICE CHARLARD
Prix du flacon : 2 fr. 50
Pharmacie CHARLARD, 12, bd Bonne-Nouvelle
Ces deux produits, composés en 1765 par M. Charlard, prévôt du Collège des Pharmaciens de Paris, jouissent depuis cette époque de la faveur du public ; ils rendent les dents très blanches sans attaquer l'émail. — Pharmacien CHARLARD, 12, Boulevard Bonne-Nouvelle, PARIS

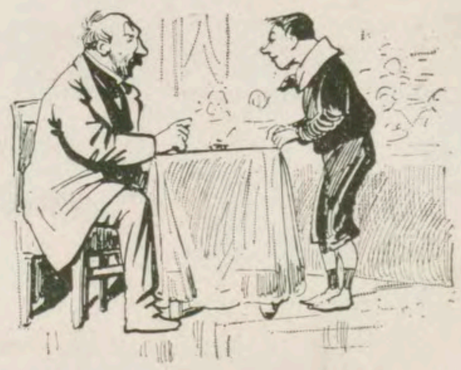
Lire MUSICA

La Semaine Comique, par Henriot

Les Compagnies de chemin de fer de banlieue mettant des skis à la disposition des voyageurs pressés, pour les jours où leurs trains sont arrêtés par des neiges.

Les jouets de l'année
Skis à roulettes pour enfants dans les appartements.

New-York-Paris : dernières recommandations
— Voyons si quand vous serez bloqué dans les glaces de l'Alaska vous penserez seulement à m'envoyer une carte postale.

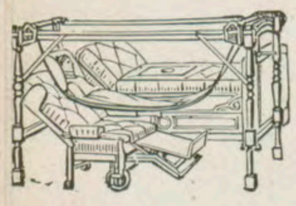


— Eh bien oui, il y a les solides et les liquides : citez-moi quelque solide...
— Papa dit que ce qui l'est le plus, ce sont les *Pneus Gaulois*.

VIVITZ
L·T· PIVER
PARIS
Essence. Savon. Poudre de Riz
Lotion Sachets
etc

NOUVEAU BANDAGE
Accepté à la Société de Chirurgie de Paris.
seul recommandé par tous les médecins et chirurgiens. t appareil en forme d'arbalète est *invisible* sur le corps, pprime le ressort du *dos* et le *sous-cuisse*. Le malade peut livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. Par pression constante, il fait disparaître la hernie et mène à guérison. Méfiez vous des contrefaçons et n'achetez pas de ndage sans vous en faire *garantir la contention*. Envoi du talogue. MEYRIGNAC, fabricant, 229, Rue Saint-Honoré, Paris.

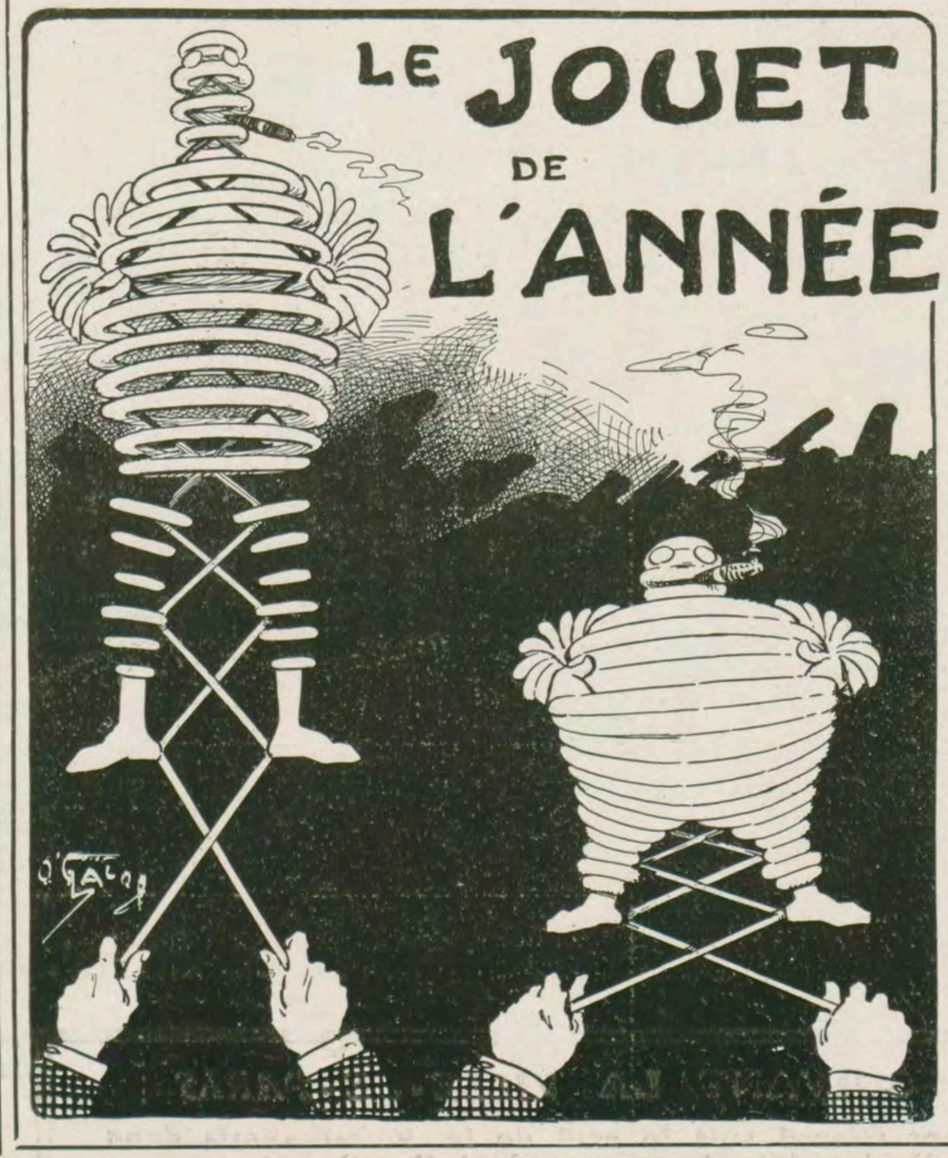
PILEPSIE Guérison Certaine. Dem. Notice. Dr BOURDAUX, FLEURANCE (Gers).



LIT MÉCANIQUE
DUPONT
10, Rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
TÉLÉPHONE 818-67
Envoi Franco du Catalogue
Aucune Succursale

Photographie FEMINA BON de réduction de 5% sur les tarifs
Il suffit de présenter ce bon 90, avenue des Champs-Elysées, pour bénéficier de cette remise
Les abonnés ont droit à 10 0/0
(Sur Présentation de leur quittance d'abonnement.)

LE JOUET DE L'ANNÉE



Que je
HAUSSE
mes
PRIX
ou les
BAISSE
je reste
BIBENDUM
avec mes
QUALITÉS

DÉFIEZ-VOUS, Madame
de l'action nocive du temps. — Prenez tous les soirs au coucher deux dragées de ROMASTINE BOUTY.
Ce produit AUGMENTE RAPIDEMENT L'AMPLEUR DES SEINS, LES RAFFERMIT ET LEUR DONNE UNE APPARENCE DE JEUNESSE PERPÉTUELLE.
Le Flacon : 10 fr. — Envoi franco contre mandat-poste.
Laboratoires BOUTY, 1, Rue de Châteaudun, Paris

OPINION DES CHAUFFEURS
qui les emploient
LES CHAINES RAFER
POUR AUTOMOBILES SONT SUPERIEURES

PNEU CUIR SAMSON
ANTIDERAPANT
IMPERFORABLE
10, rue François Ier, Paris
Ad. télég. PNEUSSAM — Télép. 544-33

25 var. nain d'élite 8 frs
50 » » 16 »
100 » » 30 »
Franco de tout frais avec instructions pour culture dans toute la France.
ROSIERS
CATALOGUES cont. plus de 100 gravures et renseig. pr A et I cieux intéressant tous les amateurs de fleurs, *gratis*
GEMEN & BOURG à LUXEMBOURG (Grand-Duché) La plus importante maison du monde pr rosiers. Nos produits sont plus forts plus résistants et meilleur marché que partout ailleurs.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ~~~~ 24 fr.
Etranger ~~~~ 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

25 Janvier 1908 ✠ N° 488
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS ✠ Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ~~ 2 fr.
La Page ~~~~ 600 fr.
Encartage ~~~~ 750 fr.

(Plaque Lumière.)

L'AUTO-MITRAILLEUSE AU MAROC

Nous sommes heureux d'être les premiers à publier des photographies très curieuses de la mitrailleuse automobile au Maroc. La voiture de guerre du capitaine Genty fait merveille dans la brousse et ne connaît pas le moindre obstacle, dans ce pays où les routes et les chemins ne se rencontrent que rarement. Les Arabes regardent avec curiosité ce véhicule inconnu d'eux.

LA GUERRE EN AUTOMOBILE

Par PIERRE SOUVESTRE

D'intéressants documents relatifs aux prouesses de l'auto-mitrailleuse, conduite par le capitaine Genty, dans la campagne marocaine, sont parvenus à notre collaborateur Pierre Souvestre qui, sous la forme d'un saisissant et pittoresque livre de bord, en donne ci-après la primeur aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* ✓ ✓ ✓ ✓ ✓

Au camp de Bon-Djenarre.

Malgré le mauvais état des routes marocaines, l'auto-mitrailleuse surmonte tous les obstacles.

Le ronron monotone du Rapide confortable ; l'aperçu de Marseille, l'embarquement prompt, la valse sur les vagues, l'éblouissement d'une arrivée dans un mirage ensoleillé ; Oran ! la blanche algérienne, les burnous, les faces noires, les oranges, les bananes, du bleu à l'horizon, de la lumière intense partout, des hourras gutturaux, de plaintives mélopées aux notes aiguës ; puis le grondement sec du moteur mis en marche et l'embrayage en première vitesse dans le silence de la brousse...

Tout cela se mêle, un peu confus, dans mon esprit, papillotte à la manière des verroteries du kaléidoscope et des colliers de sequins des femmes africaines.

Et j'ai peine à me rendre compte que, partis de Paris le 10 décembre au soir, nous étions dès le 13 à Oudja, frontière marocaine... depuis huit jours à Ou Berkan !!!

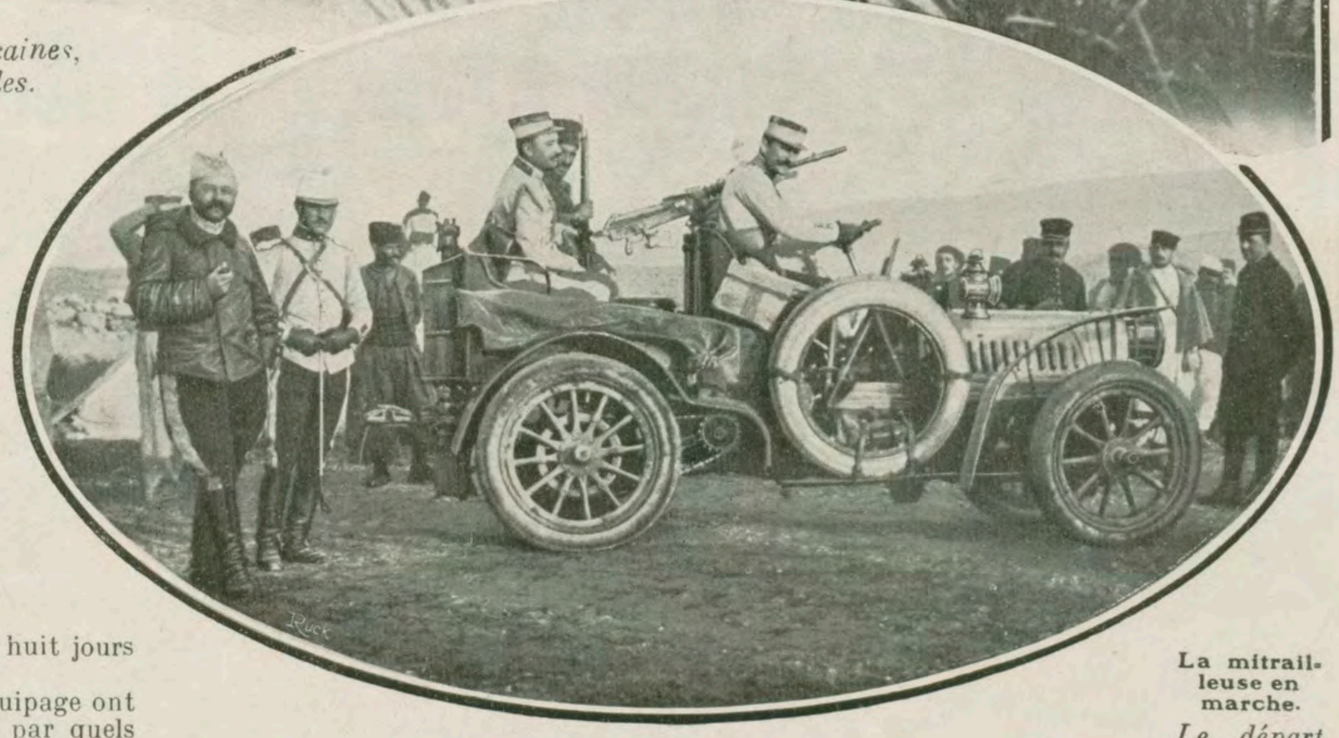
L'auto-mitrailleuse de Vincennes et son équipage ont fait du chemin depuis cette fin de mois... et par quels chemins ?

Car c'est en vain qu'on cherche ici les poteaux indicateurs du Touring. La route est partout et nulle part : la brousse immense constitue la voie à suivre, non sans précautions. On s'oriente avec la boussole et les étoiles sur cet itinéraire imprévu qui ferait la joie des fabricants de pneumatiques et la terreur des automobilistes.

Tantôt le chaos des pierres roulantes aux arêtes aiguisées ; tantôt le massif hérissé des jujubiers dont les épines font reculer jusqu'aux chênes sauvages ; ensuite la rivière mystérieuse qu'il faut franchir en gué, faute de ponts, et dont on sonde la profondeur avant de s'y aventurer.

Ceci n'est rien encore : il faut surveiller les alentours et redouter ces bruits mystérieux de galopades lointaines, de broussailles froissées au passage d'un être rampant et dissimulé. Le Beni-Snassen guette l'Infidèle... et il vise bien ! Mais il a peur, très peur, le Marocain fanatique, et sa crainte du blanc s'aggrave du respect professé à l'égard de la machine infernale qui roule toute seule et s'avance par le sol vierge dans le mystère des solitudes.

N'a-t-il pas baptisé la voiture « Courage » et son vaillant conducteur « Tjalbah » ce qui signifie le Diable ?



La mitrailleuse en marche.

Le départ du camp de Martinprey pour le camp d'Ou Berkan. Le capitaine Genty apprend à à ses camarades de la cavalerie à conduire la mitrailleuse.

Mais tandis que le « Diable », l'audacieux capitaine Genty commandant l'auto-mitrailleuse et son fidèle mécanicien prennent un peu de repos, j'en profite pour adresser aux amis de France quelques nouvelles du Continent noir.

Sidi Amehd (22 décembre 1907).

Ne cherchez pas Sidi Amehd sur la carte marocaine. La ville est née d'hier par la force des baïonnettes et la volonté du chef de la colonne.

En vingt-quatre-heures d'un repli désert... du désert, on a fait une villégiature charmante, avec ses villas estivales — les tentes de campement — un boulevard extérieur dû à l'ingéniosité des sapeurs ; une plage !... celle de l'Oued et les bains froids, naturellement ! Avec sa boulangerie de campagne, sa boucherie, l'hôpital, le bureau de poste, un café maure, un marché découvert, des mouquères, le phare, la ménagerie, composée de chacals et d'hyènes qui font concert toutes les nuits, Sidi Amehd ressemble à s'y méprendre à la plus belle des capitales.

Rien n'y manque : garage pour auto entre deux touffes de jujubiers,

Le défilé des Spahis.

Devant Martinprey, une fraction de Beni-Snassen va verser la contribution de guerre.

Une reconnaissance.

L'auto-mitrailleuse va faire une reconnaissance dans la brousse. On voit que les chemins ne sont pas toujours très commodes.

dépôt d'essence près d'un monticule de sable, réserve pour pneumatiques qu'on accroche à la fourche d'un arbrisseau rabougri et d'ailleurs mort.

J'oubliais les Beni-Snassen qui, volontiers, joueraient dans la banlieue le rôle des apaches parisiens !

On ne loge point à l'hôtel, car il n'y en a pas, mais où l'on peut. Le capitaine Genty et son artilleur dorment dans leur voiture... quand ils ont le temps de dormir.

Certes, on s'abonnerait à vivre ici. En amont de l'Oued qui arrose notre capitale, nous apercevons des dames Beni-Snassen faisant leurs ablutions... gracieux spectacle... et plus près de nous, les tirailleurs algériens baignant leurs jambes dans l'eau qu'il nous faudra boire ! mais qu'importe... à la guerre comme à la guerre..... En effet...

Cheiraa (23 décembre 1907) Ordre immédiat de départ pour Cheiraa : l'auto-mitrailleuse, sous l'experte direction de son conducteur, bondit vers l'inconnu... suivons... encore la brousse, les cailloux roulants, les gués, les épines de jujubiers et la quatrième vitesse... Tant que ça peut. Cheiraa ? Hum ! Imaginez un mur d'un mètre de hauteur sur vingt-cinq de long : dernier vestige d'une kasbah où n'habitent plus que les gerboises et les souris. Trois ou quatre carcasses de chameaux peuplent encore ce lieu de délices... Ossuaire grandiose et sinistre où les Beni-Snassen nécessitent encore une surveillance ininterrompue. Sommes-nous là pour longtemps ? Non, Dieu merci !

Port Say (24 décembre 1907) L'ordre est encore venu, bref, mais pressant. Dans la région d'Oudja, après le baptême du feu, l'auto-mitrailleuse a couvert vingt kilomètres, luttant de vitesse avec l'ennemi ; sans escorte, celle-ci était distancée, c'est du coup que la fâcheuse panne aurait été fatale.

Maintenant, il s'agit de faire quarante-cinq kilomètres en pleine brousse.., mais on est assuré de n'avoir point de contravention pour la fumée.

La poudre que nous brûlerons peut-être en l'honneur des Marocains n'en fait pas !...

Port Say : pays charmant, une habitation ; halte de quelques instants pendant lesquels l'infatigable capitaine et son dévoué mécanicien procèdent au graissage de l'auto-mitrailleuse...

Les automobilistes vont-ils coucher là, sous la bâche de la voiture, comme à leur habitude avec la terre d'Afrique pour oreiller ? Dans leur coffre à outils se trouve une bouteille de vin et deux boîtes de conserves... c'est l'occasion où jamais de réveillonner... réveillon pas banal que celui de cette nuit de Noël passée à la belle étoile du berger...

Mais les événements se précipitent. Avec le crépuscule arrive un nouvel ordre. En route, l'automobile ! et pour se rendre cette fois à Marnia, 120 kilomètres, toujours dans la brousse. Il s'agit, afin d'enlever toute tentation aux farouches Beni-Snassen, d'emporter le trésor de l'armée en lieu sûr. Les billets de banque sont confiés au capitaine Genty, promu de ce chef grand trésorier, et l'auto-mitrailleuse pour son petit Noël va couvrir vingt-cinq lieues avec ce précieux chargement.

Décidément l'automobile mène à tout... à Marnia d'abord quand on est à Port-Say ; à la guerre... à la gloire ! ... et ses vaillants pilotes peuvent n'être pas peu fiers d'avoir, les premiers, contribué à faire donner à la robuste voiture le baptême du feu : d'avoir bouclé le premier circuit de la brousse, d'avoir triomphé des Beni-Snassen !... Ah ! le beau réveillon que celui de la nuit du 24 décembre 1907 !!!

Camp d'Oudja (6 janvier 1908) Avec 1908, l'an neuf, des nouvelles de France, les mauvaises... les bonnes, nous savons déjà par le télégramme officiel que M. le ministre de la Guerre a bien voulu comprendre dans les promotions du 1er janvier, le vaillant commandant de l'auto-mitrailleuse, et que le capitaine Genty est, par conséquent, nommé chevalier de la Légion d'honneur. Il nous revient aussitôt que la cérémonie de la remise de la décoration aura lieu devant le front des troupes avec lesquelles la mitrailleuse a reçu le baptême du feu, lors des premiers engagements, et ce sera une grande satisfaction pour tous ceux qu'intéressent les péripéties de la bataille et les performances de l'automobile que de savoir qu'un tel honneur sera fait à l'industrie nouvelle, qui, décidément, mène à tout...

Nous voici au 6 janvier, date de la cérémonie. Le capitaine Genty s'est mis en grande tenue pour recevoir la Croix des braves. Une émotion intense s'empare de tous les assistants, lorsque les chefs de corps passent devant les troupes assemblées et s'arrêtent aux uns et aux autres pour leur décerner la récompense méritée de leur courage et de leurs efforts. On a eu raison de dire que l'automobilisme menait à tout, même à la victoire, même à la gloire, et c'est pour nous, témoins de cette journée sensationnelle du 6 janvier un inoubliable et touchant souvenir.

Qu'on nous permette, en terminant ce rapide aperçu, d'exprimer, à la manière brève des soldats, nos sentiments en trois mots :

« Bravo Capitaine ! Vive l'Automobile ! Vive la France ! »

Pour copie conforme.

PIERRE SOUVESTRE.

La Conquête du Grand Prix de l'Aviation

Par FRANÇOIS PEYREY

Henri Farman a gagné le Grand Prix de 50.000 francs en accomplissant, le 13 janvier dernier, un circuit fermé de 1 kilomètre, à 5 mètres de hauteur moyenne. Temps chronométré : 1 m. 28 s.

Tout récemment, dans ce journal, qui, dès les premiers bonds des aviateurs, s'est intéressé à la science si nouvelle et déjà prestigieuse, nous affirmions que l'Aviation captivait l'attention générale, que le mot n'évoquait plus les sourires d'autrefois, les plaisanteries sardoniques, trop faciles brocards. Or, s'il n'existait, il y a quelques jours, que de rares sceptiques, l'on ne compte plus, aujourd'hui, que des enthousiastes du vol artificiel au moyen d'appareils exclusivement plus lourds que l'air. Car le Grand-Prix de l'aviation, fondé en 1904 par MM. Henry Deutsch de la Meurthe et Ernest Archdeacon, généreusement doté par eux d'une prime fort honnête de 50.000 francs, est gagné, depuis le 13 janvier, par Henri Farman ! Ainsi fut prouvée une fois de plus — mais était-il besoin de preuve nouvelle ? — la possibilité du vol mécanique, d'une autre et merveilleuse locomotion.

Les conséquences de ce fait sont incalculables. L'automobilisme aérien est né! Une chambre syndicale de l'Aéronautique et des industries qui s'y rattachent est en formation! Farman n'a-t-il pas rempli, avec une aisance admirable, les dures conditions exigées par le règlement de l'épreuve ? Ces conditions, il importe de les rappeler :

L'aviateur devait couper, en plein vol, une ligne de départ délimitée par deux poteaux distants de 50 mètres, aller doubler un troisième poteau, placé à 500 mètres, par la perpendiculaire, et, sans avoir touché le sol, revenir couper la ligne de départ.

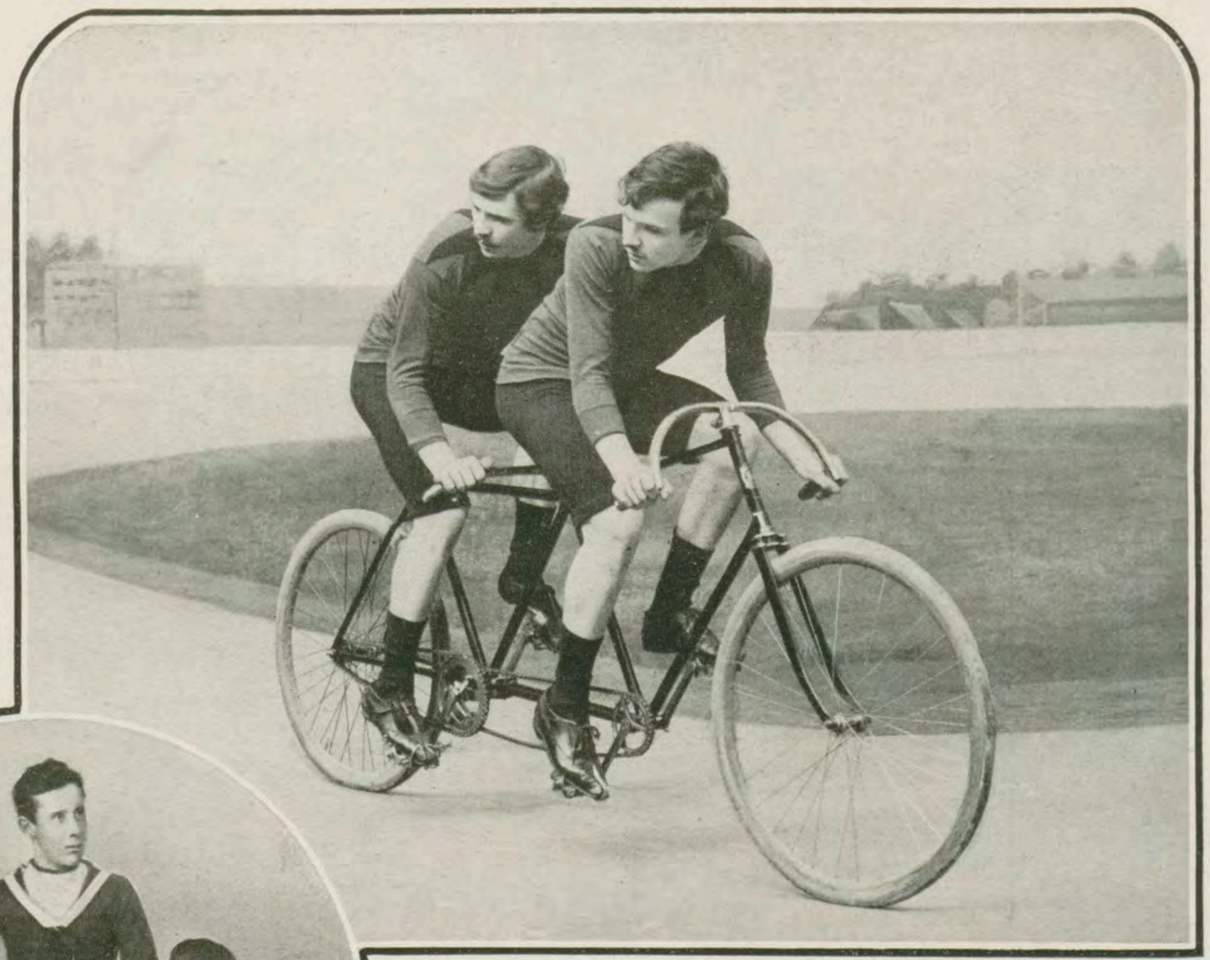
La performance Nous devions déjà à Santos-Dumont — le premier homme volant — la démonstration de la sustentation. Quitter le sol en machine volante était la première partie du problème. Ce n'était pas la moins ardue. Il s'agissait ensuite de diriger le mobile aérien, de l'obliger à gouverner tant en profondeur que dans le plan horizontal, de la ramener à son point de départ, après un itinéraire défini et imposé.

Cela constituait la deuxième étape. Elle est franchie! Le dernier argument est détruit de ces aveugles volontaires dont l'extraordinaire entêtement nous fit plus d'une fois songer aux statues de l'Ecriture, qui n'entendaient ni ne voyaient, bien qu'elles eussent des yeux et des oreilles.

Comment Farman a-t-il conquis le glorieux trophée envié des aviateurs du monde entier ? — Dès le premier essai, avec une facilité qui stupéfia les témoins de cette inoubliable prouesse.

Nous sommes sur le terrain de manœuvres d'Issy-les-Moulineaux. L'assistance est fort restreinte : les contrôleurs de la commission d'aviation de l'Aéro-Club de France, et quelques journalistes. Il est 10 h. 15 du matin. Son moteur mis en marche, l'oiseau artificiel file sur ses roues, quitte rapidement le sol, prend son essor à une vitesse de 50 kilomètres à l'heure environ. Il se trouve à 5 mètres de hauteur, et cette altitude moyenne ne variera guère durant toute la course, si ce n'est pendant la manœuvre du virage, de 200 mètres de rayon, au cours de laquelle il s'affaissa légèrement, à peine incliné d'ailleurs, et très stable, pour immédiatement se relever. Ce virage si redouté, — Farman, qui si souvent le tenta, était toujours, excepté lors de son dernier essai, descendu dans le cône — est enfin heureusement terminé. L'aéroplane poursuit son vol, se dirige nettement vers le but, et coupe bientôt, entre les deux poteaux, la ligne de départ, devenue la ligne d'arrivée ! Puis, obéissant à son pilote, il regagne doucement la terre, court sur son erre pendant quelques mètres, stoppe près du groupe, transporté de joie, des spectateurs de son triomphe.

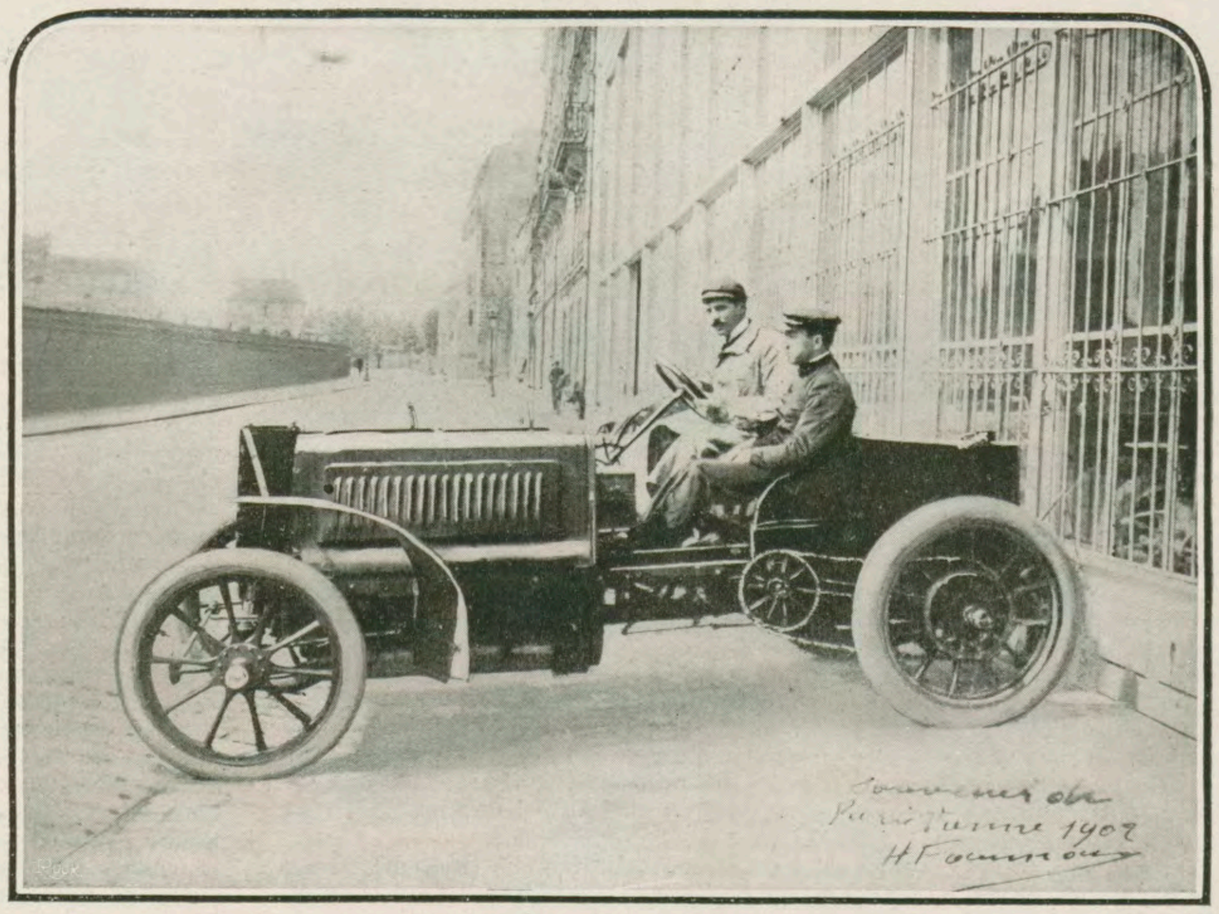
Cette douceur du triomphe, Henri Farman put derechef la goûter, non seulement à la lecture des mille articles de la presse quotidienne ou des multiples télégrammes de félicitations venus d'un peu partout, mais surtout, trois jours après, le 16 janvier, au cours du banquet donné en son honneur par l'Aéro-Club de France. Là, le vainqueur reçut la grande médaille d'or de la puissante Société d'encouragement à la locomotion aérienne, après que MM. Deutsch de la Meurthe et E. Archdeacon l'eurent prié d'accepter les deux chèques représentant le montant de leur prix. A ce banquet avaient été spécialement invités MM. Gabriel et Charles Voisin, constructeurs de l'appareil, et M. Levavasseur, auteur du moteur léger de 50 chevaux, 8 cylindres. Chacun d'eux reçut, en outre, une médaille commémorative en vermeil.



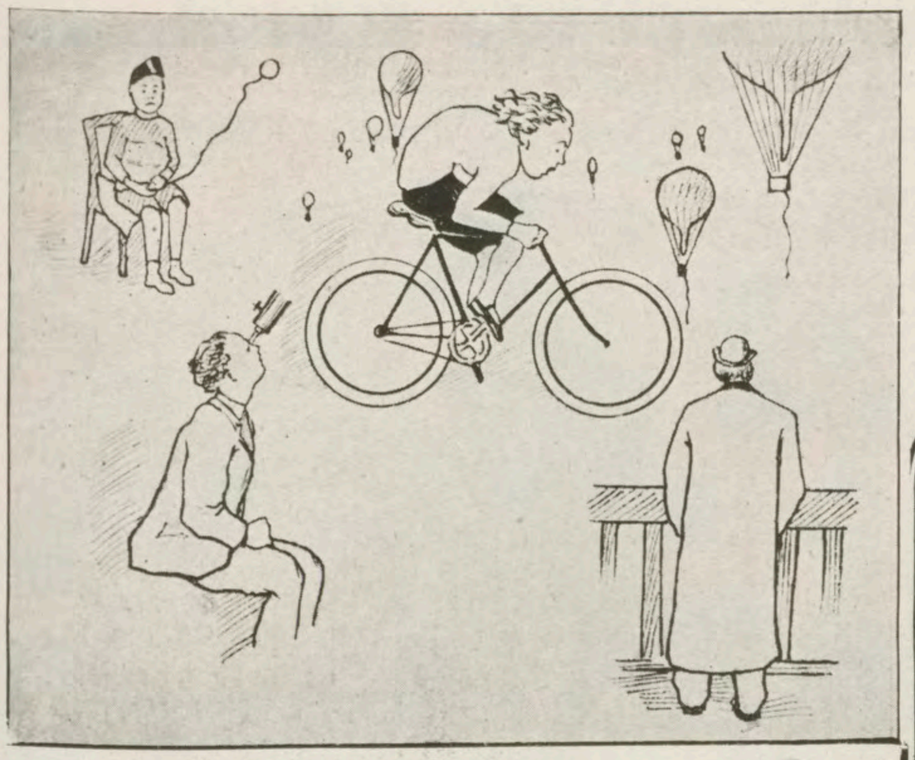
La fameuse équipe vierge.
Avec son frère Maurice, Henri Farman forma, vers 1894, une équipe qui resta longtemps imbattable.

Les trois Farman.
Henri Farman manifesta, dès sa jeunesse, une prédilection pour le plus lourd que l'air.

L'aéroplane Farman I. Nous l'avons souvent décrit. Voici cependant, sans analyser complètement sa construction, les princi-



Henri Farman dans Paris-Vienne.
Chauffeur de la première heure, Henri Farman se classa premier des grosses voitures dans Paris-Vienne. Il prit part également à Paris-Madrid.



Maurice peint par Henri.
Ce curieux fac-simile d'un dessin d'Henri Farman paru dans la Bicyclette, *en 1893, représente son frère Maurice.*

Farman peintre.
Henri Farman fut un des meilleurs élèves de Courtois, et l'aviation ne lui a pas fait délaisser sa palette.

pales caractéristiques : Appareil du type cellulaire, avec deux plans porteurs superposés en avant ; queue cellulaire à l'arrière, supportant le gouvernail de direction. Gouvernail de profondeur en avant.

Dans le fuselage de section quadrangulaire qui forme le corps, le siège de l'aviateur ayant devant lui les commandes des deux gouvernails et, derrière lui, le moteur Antoinette de 50 chevaux, actionnant une hélice type Voisin calée sur l'arbre du moteur.

Surface totale : 52 mètres carrés. Poids total : 535 kilos.

Ces derniers temps, l'appareil avait été un peu allégé; les aspérités présentant une résistance nuisible avaient été entoilées et masquées. Ainsi rendu plus fin et moins résistant à l'avancement, l'engin pouvait être considéré comme ayant accru d'autant la force motrice dont il disposait. Cette augmentation était évaluée par les constructeurs à une dizaine de chevaux.

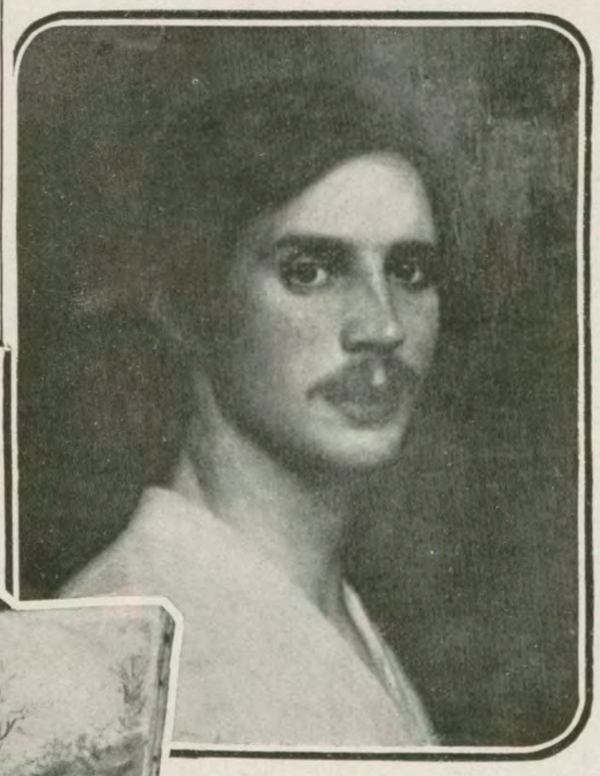
Henri Farman. Connu déjà depuis longtemps par ses succès en cyclisme et en courses d'automobiles. Heureusement devenu aviateur, est parvenu à une notoriété mondiale. Est né à Paris en 1873. Tout jeune débutant cycliste, sème sur le trajet Paris-Clermont les meilleurs routiers de l'époque, avant de former avec son frère Maurice la célèbre équipe de tandémistes dont les sportsmen n'ont pas perdu le souvenir.

Son audace froide et réfléchie, son adresse physique, firent de lui à la naissance de l'automobile un conducteur merveilleux au volant « d'un monstre » de vitesse.

Il fut notamment, dans Paris-Vienne, en 1902, classé premier des grosses voitures, second du classement général.

Enfin, à l'époque actuelle, est arrivé, en quatre mois de travail acharné, à la connaissance approfondie de l'aéroplane, sans se laisser rebuter par les difficultés et les déboires d'un rudiment ardu.

Fils de l'un de nos confrères les plus estimés, correspondant à Paris du *Standard*, Henri Farman est Anglais. Froid, donc fort peu expansif, il dissimule, comme par pudeur, ses déceptions et ses joies. Semble cependant parfaitement heureux de son grand succès. Dirai-je son occupation préférée en dehors du sport ? Elle est simple et saine : la culture des arbres fruitiers.



Henri Farman par Courtois
Après sa victoire dans Paris-Clermont (1892), le peintre Courtois tint à faire le portrait de Farman, son élève favori.

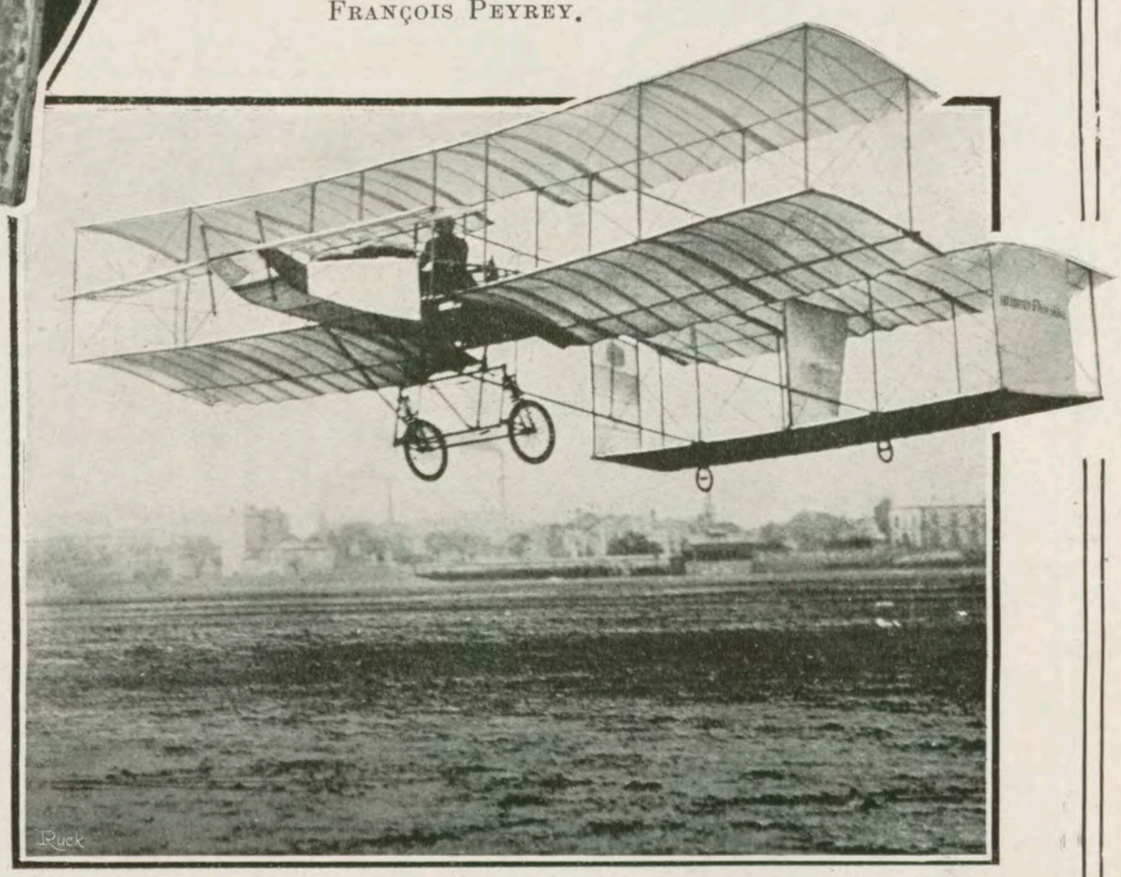
L'aviateur a l'intention de se rendre prochainement en Angleterre, où il disputera plusieurs prix.

Le *Daily Graphic* offre en effet 25.000 francs au premier concurrent qui couvrira un mille en ligne droite. Farman gagnera ce prix à peu près certainement. Notre grande épreuve était autrement difficile ! D'autre part, le *Daily Mail* a fondé un autre prix de 250.000 francs. Il s'agit de se rendre de Londres à Manchester en machine volante. Voilà qui est plus dur. Enfin, en France, nous devons à M. Armengaud jeune la fondation d'un prix de 10.000 fr. destiné à l'aviateur qui se maintiendra pendant un quart d'heure dans l'atmosphère.

Actuellement, Henri Farman détient la Coupe-challenge Archdeacon, ainsi que les records du monde qui sont de 1.000 mètres pour la distance et de 1 m. 28 s. pour la durée. Il s'occupe en ce moment de la construction d'un aéroplane nouveau, à surface unique, possédant cinq paires d'ailes montées en tandem.

Gageons qu'avec ce nouvel appareil, Farman remportera d'aussi brillants succès que ceux auxquels nous venons d'assister. Jetons un regard en arrière : Quels progrès admirables réalisés grâce à ce merveilleux aviateur, qui a réussi à accomplir des prouesses jugées impossibles jusqu'alors. Souvenez-vous du vol de Santos-Dumont l'an dernier. Tous admirèrent, mais presque tous s'imaginaient qu'on ne pouvait faire davantage. Farman n'a jamais perdu courage. Il avait la foi. Il a persévéré. On sait avec quelle maëstria il est parvenu au triomphe !

François Peyrey.



Farman aviateur.
C'est à Henri Farman que revient l'honneur d'avoir le premier couvert un kilomètre en circuit fermé en aéroplane. Il se promet de faire beaucoup mieux avec son nouveau modèle monoplan en construction.

Comment j'ai gravi la Pyramide de Khéphren

Par GEORGES CASELLA

Notre collaborateur Georges Casella raconte comment il a gravi la pyramide de Khéphren, ascension très difficile et que peu de sportsmen ont tenté de faire

On sait que l'Egypte est l'un des pays les moins sportifs du monde : Point de régates sur le Nil, point de courses en « ras désert », à peine quelques chasses trop fructueuses parmi des colonies véritables de cailles, de poules d'eau, de canards et de bécassines. Pourtant, il est, en plein Sahara, une ascension que firent vingt mille touristes, orgueilleux de contempler les « quarante siècles » : c'est celle de la pyramide de Khéops, que les besoins d'un roi constructeur ont transformée en escalier géant... Grâce à l'absence du revêtement dont les blocs arrachés servirent à bâtir des demeures, l'illustre monument se voit chaque jour foulé aux pieds de grimpeurs occasionnels. Les Arabes, qui semblent possédés du démon de la vitesse, ont fait de cette montée enfantine un exploit fatigant pour les moins agiles. Deux d'entre eux vous tirent par chaque bras, deux autres vous poussent dans le dos avec une rapidité vertigineuse... Si bien que les braves voyageurs atteignent le sommet, essoufflés, rendus, exténués, sans avoir compris à quel miracle d'équilibre, ils doivent de dominer le désert... Gustave Flaubert déclare qu'il fut courbaturé pour avoir accompli ce mince tour de force et Gabriel Charmes avoue qu'il s'évanouit avant d'arriver à la pointe. N'empêche qu'un Anglais original eut la plaisante idée, il y a quelques années, d'offrir à dix amis, sur la surface plane qui termine la première pyramide, un souper au clair de lune, dans le plus merveilleux et le plus poignant décor. Aussi bien, cette « fameuse » ascension pouvait mal séduire, en tant que performance sportive, mon âme d'alpiniste, et un rédacteur de la *Vie au Grand Air* ne devait, tout comme un autre, en face des monstres de Giseh, que s'émouvoir de l'harmonie de leurs lignes pures si délicatement fondues dans la couleur chaude du sable, sur un fond de ciel vert et rose où se mourait le soleil.

Georges Casella.

Georges Casella et les Arabes qui l'ont accompagné dans l'ascension de la pyramide de Khéphren.

Nous étions venus, par la route que creuse à travers les eaux méditerranéennes le puissant et rapide navire *Héliopolis*, tous écrivains et journalistes, avec d'admirables dispositions à philosopher, fiers d'une science archéologique récemment renouvelée à force de lectures savantes... Et voici qu'à voir les Anglais échelonnés sur la pyramide de Khéops, les Bédouins perchés au faîte des blocs calcaires, leurs manteaux bleus et noirs flottant comme des ailes, nous avons senti nos cœurs de Latins tressaillir d'émulation. Puissance des sports! Khéops, Khéphren et Mykérinos devinrent des rois bien oubliés... Accroupis sur des ruines, la jumelle en main, Maurice Barrès, Pierre Baudin, Paul Adam, Jules Huret, Pierre Lafitte, Joseph Galtier, Léon Parsons, Maurice Muret et *tutti quanti*, discutèrent gravement de matches de vitesse et de prouesses inaccomplies. Et Barrès raconta que la seconde pyramide bâtie par Khéphren 4.000 ans avant notre ère, ayant conservé une grande partie de son revêtement lisse, n'avait jamais été gravie que par deux grenadiers de l'armée de Bonaparte, dont les Arabes enthousiastes et le guide Joanne perpétuaient le glorieux souvenir. Et chacun, à ce récit, de me défier, de m'indiquer cent chemins extraordinaires, de plaisanter les alpinistes terrifiés par le Sahara. Le directeur de la *Vie au Grand Air* n'admit pas qu'un de ses rédacteurs n'accomplît pas un aussi sensationnel... reportage, et je dus, sur-le-champ, accepter le match que me proposa M. de Verneville, excellent géologue et grand sportsman. Nous partîmes, comme des flèches, sous les kodacks et les jumelles braquées, vers la première pyramide ; des Bédouins nous poursuivirent avec des cris de fauves et nous grimpâmes, sans souffler, d'une pierre à l'autre, jusqu'à la pointe du tombeau de Khéops, ayant battu nos Arabes, recordmen jusqu'alors de la vitesse « en pyramide ».

Pendant l'ascension.

On remarquera la difficulté du chemin.

Je dois avouer, à ma honte, que la majestueuse vallée du Nil et l'immense mer de sable qu'un panorama de féerie étalait à nos pieds sollicitèrent moins nos regards que la tête recouverte de la seconde pyramide. A vrai dire, elle semblait impraticable : aucun écart de roc n'était visible, aucune fissure, et le revêtement verni devenait plus lisse à refléter le soleil. Il y avait surtout, à quarante mètres environ du sommet, un diable de « surplomb » sans prise, et qui dominait des blocs d'aspect friable, un rebord aigu, glissant, raide, plus propre au jeu du tobogganning qu'à l'escalade. Mais enfin, mes yeux, habitués par degrés, distinguèrent des taches blanches semées en zig-zag qui pouvaient être, à tout prendre, des supports minuscules... Je décidai de gravir la pyramide de Khéphren.

Un panorama.

L'aspect des autres pyramides, vu du haut de la pyramide de Khéphren.

Notre descente fut aussi vive qu'une course en terrain plat. Nos compagnons nous applaudirent non sans ironie, les Arabes réclamèrent des *backchiches* par habitude et quand l'on fut au courant de mes projets, on décida de me former un public prêt à proclamer ma victoire.

Le lendemain matin, le tramway qui joint le Caire aux Pyramides n'emportait qu'un nombre restreint de spectateurs. Quelques journalistes locaux, déjà prévenus, m'accompagnaient. M. de Verneville avait manqué la fermeture du pont du Nil, je devais donc grimper seul, parce qu'il est bon d'avoir une parole et qu'aussi bien le danger procure assez de joies pour qu'il vaille la peine d'être recherché.

Le trajet est court sur cette route poudreuse où défilent les caravanes venues des villages voisins. Les cris, les injures s'entrecroisent ; les costumes mélangent des teintes vives, vert des gandourahs fendues, rouge des tarbouchs, blanc des turbans, bleu des chemises des fellahs, des charrettes basses se heurtent au passage, — et sur tout cela flotte une poussière étincelante, soulevée par le pas large et flasque des chameaux indolents, le trottinement sec des petits ânes que les « donkeys-boys » poursuivent d'un « ah ! ah ! » plaintif et prolongé...

Quand nous descendîmes, vingt Arabes se précipitèrent pour nous vendre des antiquités douteuses, une collection de scarabées trop peints, des cannes à sucre, des armes, un bataillon d'enfants à demi nus, — Berbères bronzés comme des statuettes ou Nubiens aux dents éblouissantes — s'abattit sur nos pieds avec des brosses et des linges. Il fallut se fâcher pour gagner la colline des pyramides. Nous y parvînmes cependant, suivis d'une troupe gesticulante, clamant le mot « backchiche » à toute gorge. Un Arabe s'obstinait à ne me point quitter. Il me dit avec une expression mystérieuse et ce sourire charmant qu'ils ont tous pour séduire l'acheteur ou le client: « Toi vouloir monter la seconde pyramide ? Abdallah t'accompagnera. Moi Algérien... » Car ils se disent Algériens dès qu'ils parlent à un Français. Il ajouta, non sans noblesse : « Je suis le fils du Cheik des pyramides ».

Ces choses-là sont irrésistibles : Grimper le premier, après un siècle, sur le tombeau de Khéphren, en compagnie du fils du «cheik des pyramides ! », Les phrases romantiques de Gérard de Nerval et de Théophile Gautier chantèrent doucement à mes oreilles. Je photographiai Abdallah. Il ajouta : « Ce sera six livres » (150 francs), et je fus désenchanté.

J'enlevai mes souliers, je me chaussai d'espadrilles, je jetai mon col et ma veste sur le sable, je mis autour de mon cou une rouleau de corde dont je m'étais muni et mon kodack, et j'enjambai le premier bloc de la pyramide inviolée.

Confiant dans mes observations de la veille, je grimpai d'abord le long de la crête droite, et le trajet me parut aisé, bien que le sable, porté jusque-là par le vent, rendît les pierres inclinées assez glissantes. J'allai ainsi, durant dix minutes, avec une prudente lenteur et je ne m'arrêtai que lorsqu'une ombre brusque vint m'avertir que j'atteignais le revêtement qui couvre la pyramide comme un chapeau pointu. Alors j'obliquai à gauche et je franchis, sur un passage étroit, la façade qu'on aperçoit seule quand on arrive par le chemin ordinaire. Au bout de cette voie suspendue, la partie unie du géant se révéla, inégale, brisée, formée de dalles rougeâtres et cimentées. Je franchis la première dalle et je pus passer la main sur ces pierres lisses, écartées par endroits de quelques centimètres... Enfin je pus poser mes pieds entre deux blocs écartés, m'accouder et regarder au-dessous de moi...

Mes amis et les Arabes formaient de petits points noirs sur le sable jaune. La pyramide de Khéops semblait diminuée et posée de biais. Le sphinx apparaissait à peine au-dessus de son trou de sable. Soudain une tête brune, puis deux surgirent près de moi, Abdallah et un Bédouin m'avaient suivi. Ils me firent « bravo » en montrant les dents. Quelques crochets pour saisir les prises distantes, des rétablissements, une main qui rencontre le vide, et c'est le sommet où j'arrive lorsque je m'en croyais encore loin, ravi tout de même d'avoir triomphé et d'entendre mes amis m'acclamer, parce que les Arabes me serrent les mains, me frappent sur l'épaule...

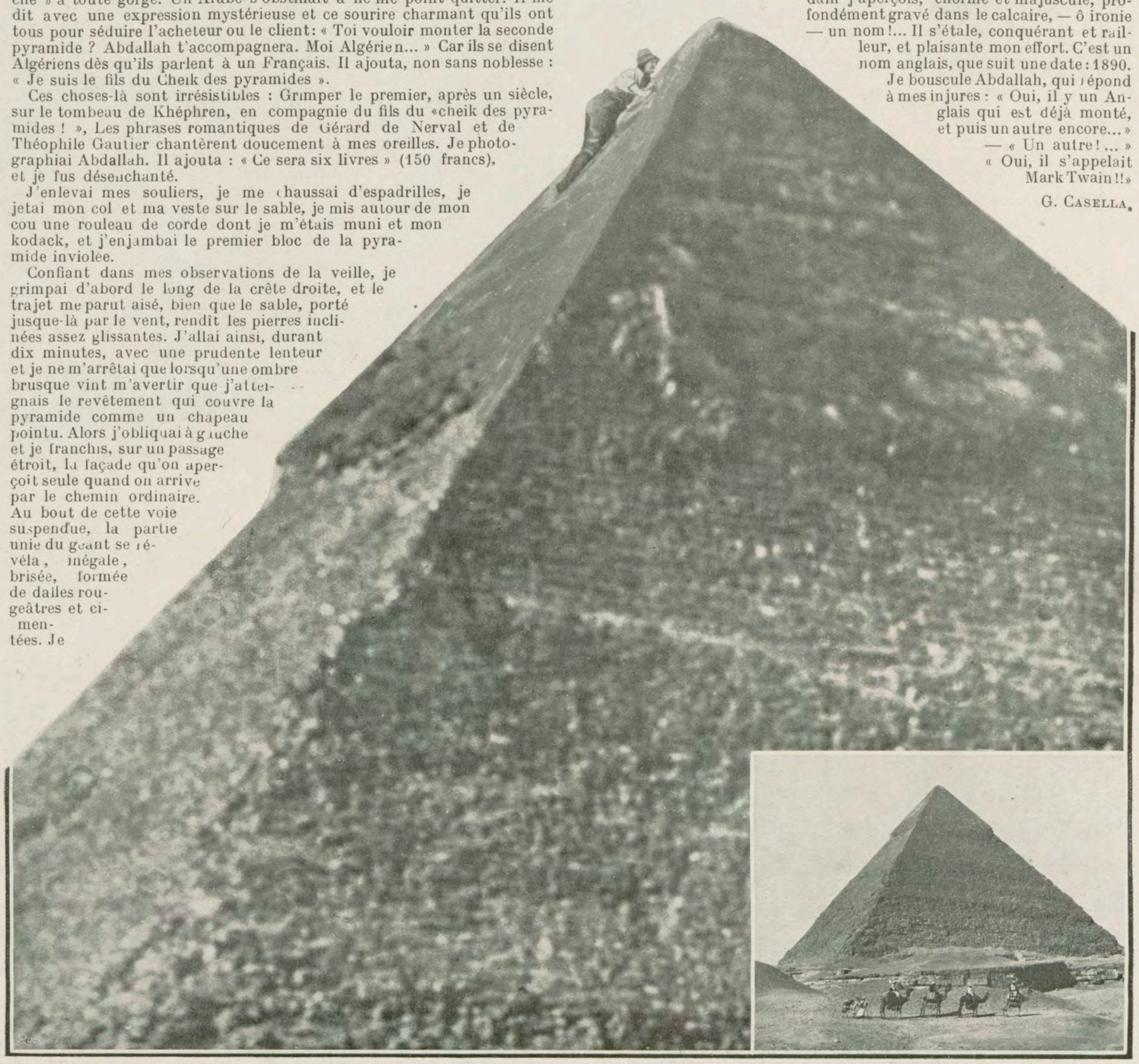
Cette fois, je veux jouir d'une vue bien gagnée, et j'admire, sous le soleil matinal, le désert infini creusé de vagues immobiles comme une mer figée et toute l'Egypte si verte, si riante au-delà du Nil, et si désolée vers la Lybie. Là-bas c'est le Caire, que limite le Mokattam aride et trapu. Une buée lumineuse et transparente flotte entre les minarets de ses mosquées et se confond avec l'eau mauve des étangs. Ici c'est Sakkara, avec sa pyramide à degrés, la maison de Mariette et ses ruines blanches; plus près, des tentes bédouines s'étalent comme de grotesques champignons...

Je me complais à examiner *mon* sommet. C'est une surface assez étroite que dominent trois grosses pierres bousculées. Vite, je me fais photographier par Abdallah entre deux Arabes. *Vanitas, vanitas!...* Soudain j'aperçois, énorme et majuscule, profondément gravé dans le calcaire, — ô ironie — un nom !... Il s'étale, conquérant et railleur, et plaisante mon effort. C'est un nom anglais, que suit une date : 1890. Je bouscule Abdallah, qui répond à mes injures : « Oui, il y un Anglais qui est déjà monté, et puis un autre encore... »

— « Un autre ! ... »

« Oui, il s'appelait Mark Twain !! »

G. Casella.



Au sommet de la Pyramide de Khéphren.

Notre collaborateur Georges Casella parvient, après avoir triomphé de nombreuses difficultés, au sommet de la pyramide de Khéphren.

La Vie au Grand Air

LA PREMIÈRE SORTIE DE LA *VILLE-DE-PARIS* A VERDUN

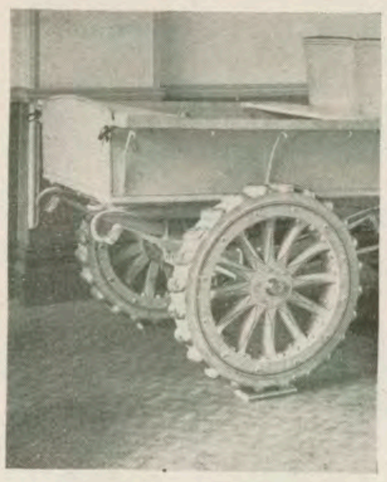
LA *VILLE-DE-PARIS* EST SORTIE A BRAS D'HOMMES DE SON HANGAR

Dès son arrivée à Verdun, le dirigeable Ville-de-Paris *a été revu dans tous ses détails, et le surlendemain, il faisait une première ascension au-dessus de la ville et des forts, ayant à son bord le général Andry, gouverneur de Verdun. Le lendemain, il poussait une reconnaissance jusqu'à la frontière, toujours sous la conduite de M. Henri Kapferer, qu'accompagnaient le commandant Bouttieaux et M. Deutsch de la Meurthe. L'aéronat, qui vient de subir une longue campagne, va être dégonflé jusqu'au printemps. Le gaz hydrogène extrait de la* Ville-de-Paris *sera utilisé pour le gonflement de plusieurs sphériques de petite dimension, destinés à l'instruction des officiers de la garnison et qui seraient utilisés, en cas d'investissement, comme captifs. — En haut, à droite, M. Kapferer montre les détails de la nacelle au général Andry, tandis que le commandant Bouttieaux consulte la carte.*

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE



Dispositif ingénieux pour les roues arrière d'une automobile à glace. Les roues avant sont posées sur des sortes de skis qui empêchent la voiture d'entrer dans la neige.

CHACUN SON METIER

Le meeting de sports d'hiver qui s'est disputé au commencement du mois à Chamonix a donné lieu à de nombreuses critiques, dont quelques-unes ont trouvé un écho dans la presse parisienne. Il me semble utile de mettre ici, en spectateur impartial, les choses au point.

Les épreuves de skis constituaient la partie principale du meeting. C'est un sport tout nouveau en France. Le Club Alpin, dans la très louable intention d'encourager ce sport, a pris l'initiative d'organiser des concours pour lesquels il parvient a obtenir la participation officielle de représentants des armées norvégienne et suisse. Nul ne peut nier la compétence du Club Alpin pour tout ce qui touche à la montagne, mais, il en est autrement en ce qui concerne les sports. Tout d'abord, pour contenter successivement les sociétaires de ses différentes sections, le C. A. F. doit, tous les ans, changer le théâtre de ses concours. C'est ainsi qu'ils furent disputés l'an dernier au mont Genèvre, cette année à Chamonix, l'an prochain ce sera dans le Jura, à moins que ce ne soit dans les Vosges, dans les Pyrénées ou au Revart. Si cette décentralisation est utile au point de vue de la diffusion du ski, elle est déplorable au point de vue sportif. Un meeting ne peut que gagner à être disputé tous les ans sur le même terrain. On y gagne de trouver une organisation prête, une municipalité qui peut faire des sacrifices pour une organisation qui pourra resservir l'année suivante. Avec l'autre système il faut tous les ans travailler sur un terrain neuf.

En outre, les dirigeants du Club, s'ils sont remplis de bonnes intentions, n'entendent pas grand'chose a l'organisation d'une épreuve sportive. C'est ainsi qu'on put voir les résultats d'une épreuve par équipes disputée dans la matinée, connus a sept heures du soir, alors qu'un homme habitué a organiser des courses, un chronometreur de l'A. C. F., par exemple, les eût donnés dix minutes après.

Chacun son métier. C'est un proverbe qu'on doit connaître a Chamonix, où l'on fabrique tant de clochettes pour les bovidés!

MARCEL VIOLLETTE.

La voiture d'ambulance militaire de Dietrich *qui vient d'être essayée dans plusieurs régiments. Devant, un chien sauveteur.*

CYCLISME

Contenet, qui fut photographié aux Six-Jours de Madison, le dernier jour de la course, en compagnie de Tom Eck.

LES SPRINTERS EN DEMI-FOND

Depuis quelque temps, il semble que les matches derrière tandems passionnent de plus en plus les sportsmen. Et on ne saurait trop louer le public de montrer une préférence pour ces épreuves beaucoup plus athlétiques que celles qui se disputent derrière motocyclettes. L'intérêt en est tel que plusieurs stayers ont été tentes d'imiter les routiers et après les Theile, les Rutt, voila Poulain qui s'essaie dans ce genre de sport. Il faut reconnaître que bien souvent nous avons pris a partie le crack de Saint-Nazaire, aussi les louanges que nous lui décernerons aujourd'hui n'en ont-elles que plus de prix.

Nous ne saurions trop féliciter l'ancien champion du monde de s'être lancé dans le demi-fond derrière tandems. Il prouve ainsi, comme l'ont fait Rutt et Theile, qu'on peut être un excellent sprinter et avoir autre chose que 1.000 mètres dans les jambes. Il est évident que parmi les champions, peu d'hommes seraient capables d'imiter cet exemple. Ainsi Friol, le coureur le plus vite qu'on ait vu depuis longtemps, serait mal a l'aise dans une course de ce genre et n'irait pas jusqu'au bout. Il abandonnerait avant la fin: il possède une pointe finale irresistible, il n'a pas le physique nécessaire pour pousser pendant une heure et pour répondre aux assauts de ses adversaire.

Theile, Rutt, Poulain peuvent accomplir ces exploits et ils en usent. Cet exercice ne saurait nuire en aucune part à leur travail de sprinter proprement dit, au contraire il l'aide et lui est d'un puissant secours. Sachons donc gré a Poulain (une fois n'est pas coutume) d'avoir fait preuve d'initiative et souhaitons lui de redevenir ce qu'il fut pendant la saison de 1905.

JACQUES MORTANE.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 12 au 17 janvier.

CYCLISME

Dimanche 12 janvier.

Vélodrome d'Hiver. — *Course de tandems* : 1. Dupré-Van den Born, 2. Quessard-Faulmier, 3. Danjou-Heller, 4. Doerflinger-Duquesne.

Course de 25 kilomètres derrière motos : 1. Parent, en 20 m. 2/5, 2. Caron, à 2 tours 1/2, 3 Sérès.

50 kilomètres derrière motos : 1. Contenet (36 m. 47 s. 2/5), 2. Darragon, à 3 tours, 3. Collins, a 16 tours.

ATHLÉTISME

Dimanche 12 janvier.

Prix Lemonnier (12 kilom. 800 m.) : 1. J. Keyser, en 43 m. 29 s. 1/5, 2. Staath, à 150 m., 3. Courbaton, a 100 m., 4. Millerot, 5. Fayollat.

HIPPISME

Dimanche 12 janvier.

Vincennes. — *Prix de Nonant-le-Pin* (trot monté, 3.000 m.) : 1. Dompierre, au comte de Chantemerle (Bernardin), 2. Désiré, 3. Mlle de Canteloup. (12 partants.)

Nice. — *Prix des Alpes-Maritimes* (haies, 2.800 m.) : 1. Evian a M. Thorne (Defeyer), 2. Patagon, 3. Fine Mouche II. (9 partants.)

Grand Prix de la Ville de Nice (steeple, 100.000 fr. 5 000 m.) : 1. Hamed, à M. Liénart (Heath), 2. Cake-Walk, 3. Jacasse II. (11 partants.)

Mardi 14 janvier.

Nice. — *Prix Béthune* (haies, 2.800 m.) : 1. Génie, a M. Thiébaux (Parfrement), 2. Quille, 3. Djina. (9 partants.)

Prix des Palmiers (steeple, 4.200 m.) : 1. Dandolo, a M. Fischpof (Parfrement), 2. Étincelle II, 3. Yguela. (6 partants.)

Jeudi 16 janvier.

Nice. — *Prix de Monte-Carlo* (grande course de haies, 3.000 m., 50.000 fr.) : 1. Marly, a M. Ledat (Chapman), 2. Sylvaire, 3. Hidden Tears (9 partants.)

Prix de la Société des Steeple-Chases de France (3.400 m., steeple) : 1. Saint-Hilaire, à M. Ephrussi (Aylin), 2. Arpenteur, 3. Fine Mouche II, (6 partants.)

LA MUSEROLLE NOBS

Plusieurs lecteurs nous ont écrit pour nous demander où ils pouvaient trouver la muserolle Nobs pour chevaux qui passent la langue sur le mors, dont nous avons donné la photographie dans un de nos récents numéros. Cette invention, due a un officier de chasseurs se trouve chez le maître sellier du 16e Chasseurs a Beaune (Côte-d'Or) au prix de 2 fr. 50.

Voir les avantages aux abonnés, page III des annonces.

ATHLÉTISME

Le concours international de marche de Shangaï (24 novembre) gagné par Featherstonaugh (Anglais) : 29 kilomètres en 2 h. 46.

LES GARES LE DIMANCHE

Je m'étonne que Franc Nohain, dans ses immortelles *Chansons des rues et des gares*, n'ait pas eu un vers, un seul, pour évoquer l'aspect de la gare Saint-Lazare un dimanche d'hiver. On pourrait presque, rien qu'en regardant une seconde la foule qui l'encombre, indiquer l'heure exacte qu'il est alors.

Aux heures matinales où les hommes d'équipe époussettent les banquettes qu'encombrent les misereux hâves, arrivent, les yeux encore mal éveillés, les chasseurs convaincus qui aiment la chasse pour elle-même. Puis commencent à paraître les hommes portant tous à la main un petit sac. « Dieu ! que de petits sacs défilent en une journée ! » Ce sont les gens du cross, dont la procession ne finit que vers 9 heures et demie. Ils sont alors remplacés par d'autres sportsmen porteurs de complets somptueux et de guêtres du bon faiseur qui, le Hammerless dans l'étui, s'en vont par petits clans fusiller a bout portant dans des tirés bourrés de gibier les lapins innocents et les faisans qui n'en peuvent mais.

L'horloge marque bientôt midi, et c'est alors que repasse, mais en sens inverse, la théorie des crossmen, l'allure moins leste qu'au départ. Puis la gare se remplit d'une foule bruyante, porteuse, elle aussi, de petits sacs qu'agrémentent cette fois des ballons. C'est l'heure du football, que suit de bien près l'heure du départ pour Auteuil ou Longchamp. La gare est alors dans toute sa splendeur et la foule qui l'emplit crie hurle, et semble atteinte d'un délire qu'en somme rien ne justifie mais qui s'éteint avec le départ du dernier footballeur. Le calme est revenu pour quelques heures, le soir ramenant avec l'ombre la horde des joueurs aux courses et des joueurs de ballon.

L. DE FLEURAC.

HIPPISME

Un groupe de sportsmen : de gauche à droite : le vicomte de Fontarce, M. Liénart, l'heureux vainqueur du Grand Prix de Nice, et le fameux entraîneur. Ch. Carter.

L'ACCIDENT DE PERSIMMON

En ces temps de demi-chômage, la tâche des rédacteurs sportifs se trouve véritablement hérissée de difficultés. On ne peut pas toujours vivre sur le passé, et l'étude des statistiques, malgré les enseignements qu'elle renferme, devient bien vite fastidieuse.

Heureusement que, de temps en temps, l'actualité reprend ses droits. C'est aujourd'hui un événement bien déplorable qu'elle offre a mes réflexions. L'étalon Persimmon a été trouvé dans son box avec la cuisse fracturée ; il a été aussitôt suspendu et on va essayer de le conserver ; il lui sera donc impossible de faire la monte pendant toute la saison. Nous devons prendre part à ce triste accident pour une double raison : d'abord parce que Persimmon appartient au roi d'Angleterre et que c'est là une occasion d'appliquer les principes de l'entente cordiale ; ensuite parce que cet étalon occupait une situation élevée sur le turf.

Sa carrière de courses fut très brillante : le montant de ses gains s'éleva à 839 885 francs. Après de nombreux succès à deux ans, il fit, en 1896, triompher pour la première fois dans le Derby les couleurs du prince de Galles, qui devait encore le remporter en 1900, avec Diamond Jubilee, un propre frère de Persimmon ; il gagna ensuite le Saint-Léger et les Jockey Club Stakes, puis à quatre ans l'Ascot Gold Cup et les Eclipse Stakes. Il fut envoyé au haras en 1898 et s'inscrivit dès 1901 sur la liste des étalons gagnants, continuant chaque année a s'y maintenir en excellente place. Ses produits les plus brillants ont été Sceptre, la fameuse jument que nous avons vue disputer en 1902 notre Grand Prix : Zinfandel, le troisième du Prix du Conseil Municipal, derrière Presto II et Pretty Polly ; Pericles, Sheh Jehan, Imperator, Periander et, cette année, Mountains Apple, Your Majesty, Sea King, Rushcutter, Royal Realm, et Perrier, un poulain appartenant au roi. Trois de ses rejetons ont fourni leur carrière en France : Avignon, Chrysothemis et surtout Ouadi Halfa, qui a gagné jusqu'à ce jour 195.123 francs d'argent public.

BOIARD.

LE BANQUET DE CHAMONIX

Pendant le meeting de sports d'hiver organisé à Chamonix, la municipalité de cette ville avait offert un banquet à tous les officiers et aux concurrents étrangers et français. Notre photographe Simons en a pris un instantané au magnésium au moment où le vice-président du C. A. F. prend la parole.

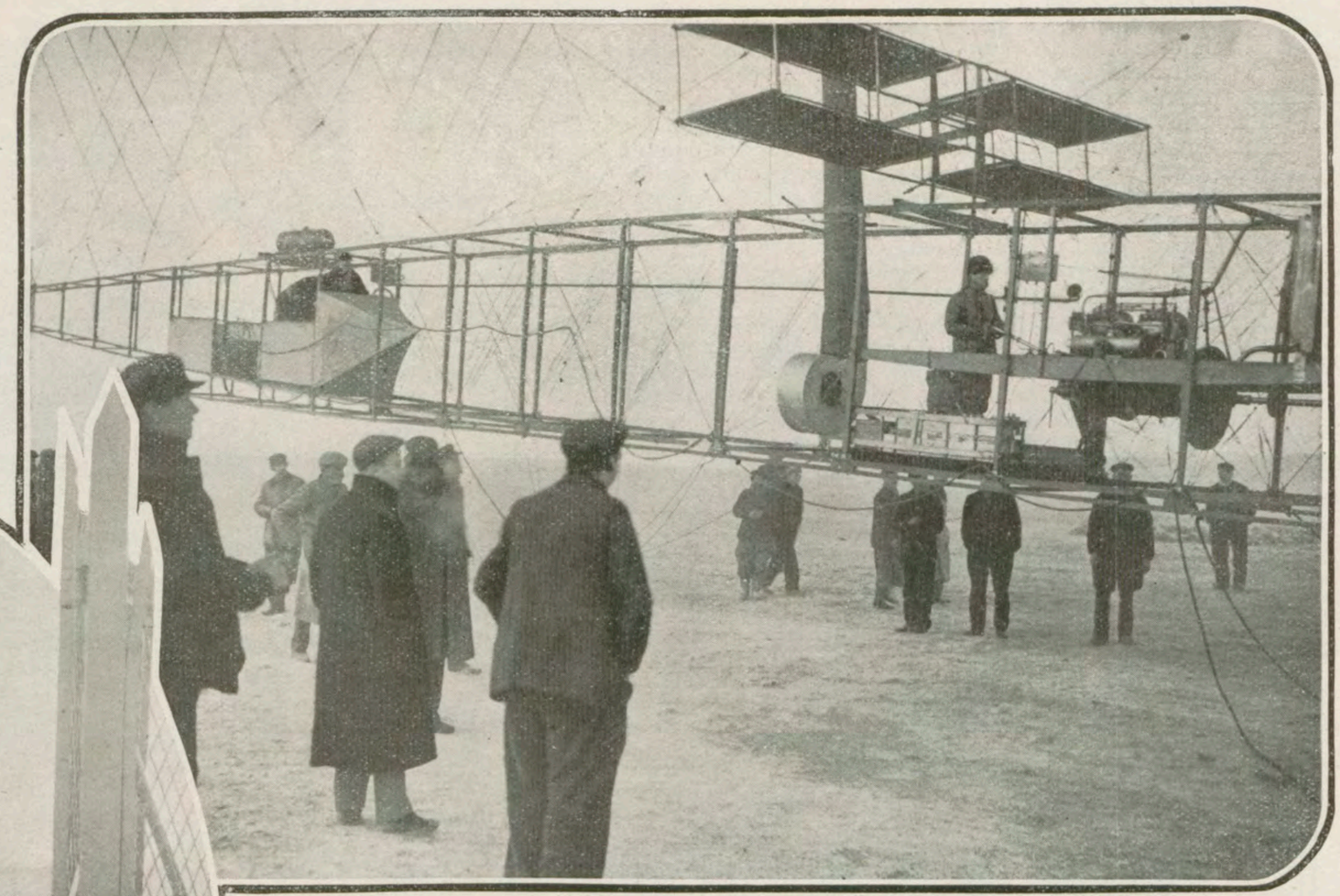
Le Prix de Trémignon (trot attelé, 2.300 m.) aux courses de trot de Vincennes, gagné par Dalila, à M. Auberge (Besnière).

LA *VILLE-DE-PARIS* A VERDUN

Le dirigeable de M. Deutsch de la Meurthe vient de se rendre à Verdun d'une seule traite. Il remplacera, sur la frontière de l'Est, le fugitif *Patrie*

DEPUIS la semaine dernière, la place laissée vide par la fuite de *Patrie* sur notre frontière de l'Est est comblée. La *Ville-de-Paris* a remplacé le fugitif. Depuis quelque temps déjà, M. Henri Kapferer était résolu à renouveler l'exploit de son devancier. Malheureusement, le mauvais temps, le froid intense et les vents défavorables ne lui avaient pas permis de le tenter.

Dans un premier essai, le dirigeable s'était avancé jusqu'au-dessus de



Le départ à Sartrouville.

C'est le 15 janvier que la Ville-de-Paris *s'éleva au-dessus de Sartrouville, ayant à bord MM. Henri Kapferer, le commandant Bouttieaux et le mécanicien Paulhan.*

de *Patrie*. C'est ainsi qu'elle mit 4 h. 13 pour aller jusqu'à Châlons, que *Patrie* avait atteint en 2 h. 35 m.

La nuit s'approchait quand, près de Sainte-Menehould, un tuyau d'essence se dessoudait. Il fallut descendre pour faire la réparation. Coïncidence curieuse, c'est sur l'emplacement du champ de bataille de Valmy que se fit l'escale. A 6 heures, le dirigeable repartait et, guidé par la lumière des projecteurs de Verdun, arrivait au-dessus de la ville à 7 h. 40. Le parcours total avait été effectué en 9 h. 57 m. *Patrie* avait mis 6 h. 50 m.

La *Ville-de-Paris* a pris place dans son hangar, d'où elle est sortie le vendredi, pour une ascension de reconnaissance.

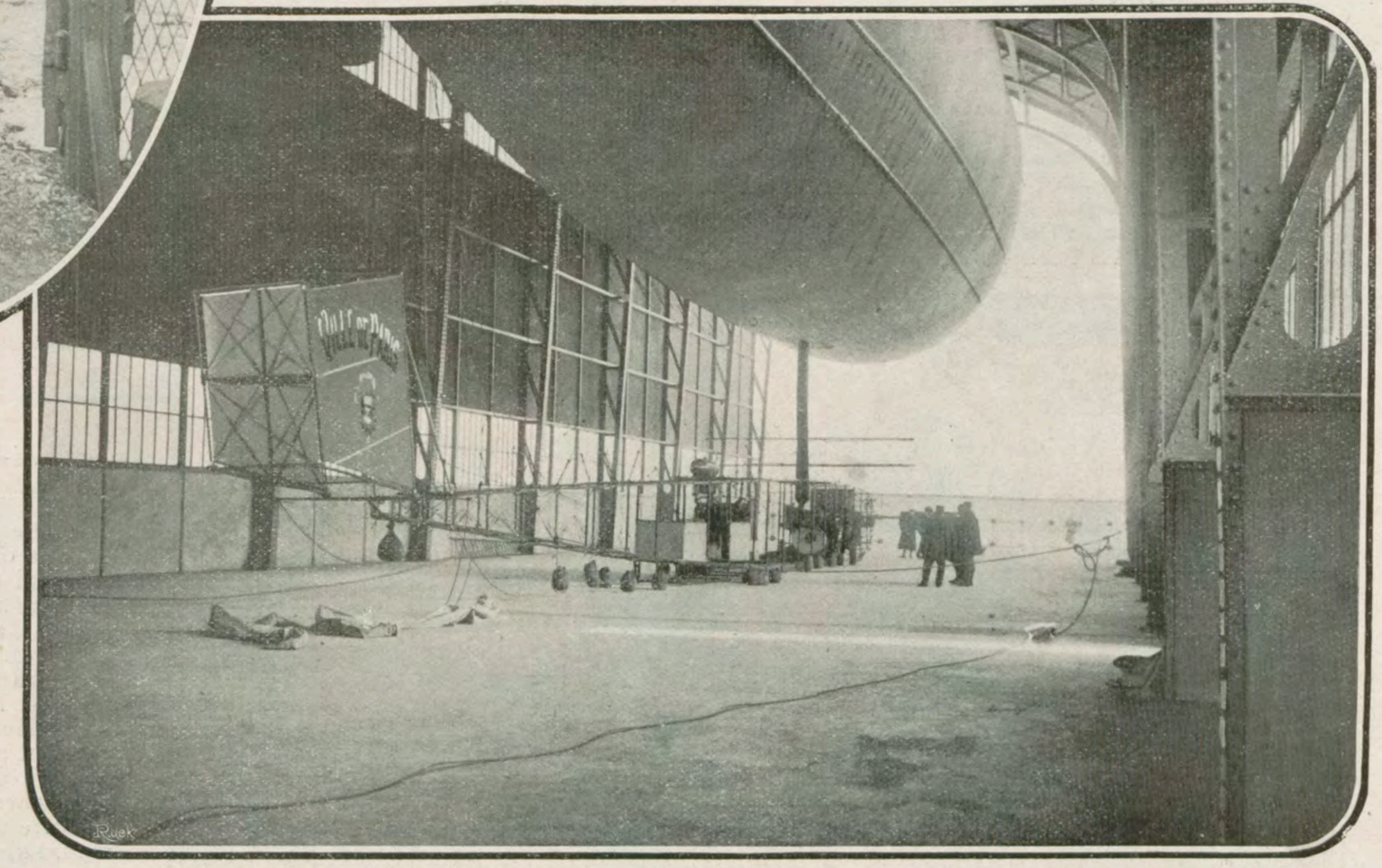
F.-A. WHEEL.

Bien gardé!

Le hangar du dirigeable, entouré d'un haut grillage, est gardé militairement, à l'abri de toute indiscrétion.

Chelles, mais, craignant d'être pris par l'obscurité, en ces jours si courts de la fin de décembre, il avait regagné son hangar de Sartrouville. Depuis quelques jours, les conditions étant plus favorables, le voyage était devenu imminent. Le mardi 15 janvier, à 9 h. 10, le ballon était sorti de son hangar et, à 9 h. 47, il s'élevait de terre ayant à son bord le pilote Henri Kapferer, le commandant Bouttieaux et le mécanicien Paulhan. Le vent soufflait du Sud-Sud-Ouest, c'est-à-dire en travers de la route.

La vitesse de la *Ville-de-Paris* fut de beaucoup inférieure à celle



Sous le hangar de Verdun.

La Ville-de-Paris *arriva à Verdun à 7 h. 40 et, après avoir évolué pendant un quart d'heure, prit terre devant son hangar. Le dirigeable a effectué sa première sortie dans l'Est le vendredi.*

LA VICTOIRE DE BORDEAUX

Le Stade Bordelais bat le Stade Français — Un jeu décousu mais encore élégant — Les enseignements d'une victoire

En battant, par 19 points à rien, l'équipe du Stade Français, celle du Stade Bordelais a prouvé beaucoup de choses. Du moins ses partisans sont certains qu'elle a gagné le droit de constituer à elle seule, ou à peu près, la future équipe de France.

Il ne faut rien exagérer, en matière de rugby surtout, où les résultats varient souvent avec la disposition momentanée des équipes. Ce que les Bordelais nous ont démontré surtout, dimanche, c'est qu'ils étaient nettement supérieurs en ce moment aux stadistes de Paris. Sans doute, ces derniers étaient privés des services de quatre de leurs meilleurs hommes; mais le « reste » du Stade Français, encore très présentable, ne s'en est pas moins laissé dominer en toutes ses lignes par des adversaires plus rapides qu'eux sur le ballon et dont la netteté de jeu fut remarquable.

Le Stade Bordelais est un bel exemple de ce que peuvent obtenir, en maîtrisant leur irrésistible puissance d'attaque, des athlètes exubérants. Une équipe qui a, comme celle-là, le sens de la vitesse, doit forcément dominer les autres lorsqu'elle a réussi à abstraire de son jeu toute précipitation inutile.

Dimanche, les Bordelais se trouvaient privés de leurs deux centres habituels. Plusieurs attaques échouèrent de ce fait contre la défense, un peu trop individuelle cependant, des Parisiens. Il ne s'en suit point qu'il n'y ait pas dans les équipes parisiennes autant de joueurs de réelle valeur que dans cette admirable équipe bordelaise. Surtout il reste à démontrer que les autres athlètes de province figureraient dans une équipe de France aussi bien que les naturels de la Gironde. Actuellement pourtant, Toulousains et Lyonnais ne sont encore que sur le chemin de la perfection : ils ont la fougue, plus de fougue que les Parisiens; il leur reste à apprendre la manière de s'en servir.

Émouvante entrevue.
Maurice Martin discute avec Brennus. Au milieu, notre confrère Herbert, le « rescapé » de la catastrophe de Libourne.

Une touche du début.
Lacassagne remet le ballon en jeu, surveillé par Galichon et Jérôme. Duval regarde, très calme.

Une sortie en touche.
Le demi-bordelais Hird vient d'être mis en touche avec élégance par un Parisien.

Un arrêt laborieux.
On ne se débarrasse pas sans effort d'un avant bordelais qui refuse d'aller en touche.

Vous dire la joie de notre Maurice Martin national est inutile. Mais, tel l'athlète conscient de sa force qui vient d'écraser un pygmée, il ne la faisait point voir. Et il se contentait de sourire, avec compassion, au révérend Brennus. Une autre attraction de la journée fut la présence de notre confrère René Herbert, le rescapé, qui fut à la mort pendant près de six mois, à la suite de l'accident du Criterium de France, sur la route de Libourne.

Notre photographe Simons, qui avait été lui rendre visite à l'hôpital, à Bordeaux, lors du Tour de France, n'en croyait pas ses yeux de le voir à ce match de football.

Et cette présence diminuera notre tristesse de constater la défaite du Stade.

FERNAND BIDAULT.

(Clichés de notre envoyé spécial.)

LA GRANDE SEMAINE DE NICE

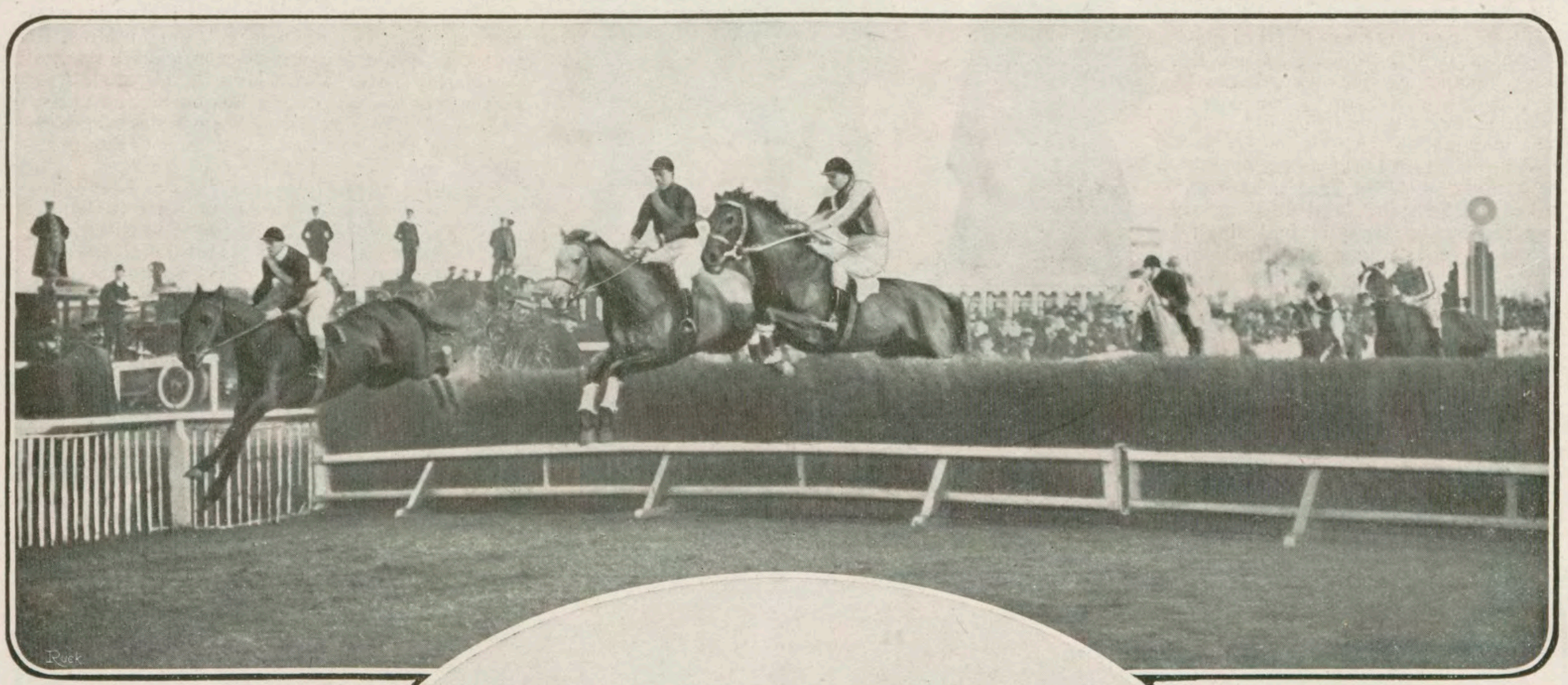
Par RENÉ RIONDET

Un temps magnifique continue à favoriser le meeting de Nice ℘ L'entraîneur Davis se couvre de gloire à la réunion du mardi ℘ Dans la grande course de haies, Marly a raison de la coalition de l'écurie Liénart ℘ Le Prix du Grand Cercle de Nice ℘ ℘ ℘

La séance continue ; et, tandis que les éléments d'intérêt se renouvellent à chaque réunion, nous ne pouvons mieux faire que de constater une fois de plus la constance du beau temps et la persistance du succès. Les belles journées succèdent aux belles journées ; les grosses allocations aux grosses allocations ; les handicaps aux handicaps. Après le Grand Prix de la Ville de Nice, steeple chase handicap de 100.000 francs, ce fut le tour, cette semaine, du Prix de Monte-Carlo, course de haies handicap de 50.000 francs. Malgré l'accident survenu à son principal candidat, Saint Léonard. l'écurie Liénart s'annonçait comme très dangereuse dans cette belle épreuve, avec ses deux chevaux gris, Hidden Tears et Eddie ; elle a voulu néanmoins mettre tous les atouts dans son jeu, en s'assurant la propriété de deux concurrents éventuels, Bol et Quille, et en confiant à cette dernière un tiers des intérêts de la casaque rouge à défendre. Malheureusement, sur les trois représentants, Quille a mal couru, Eddie est tombé alors qu'il allait très bien, et

Le Prix du Grand Cercle de Nice (Steeple, 30.000 fr., 4.000 mètres.

Au saut du talus, Eddie, qui avait pris la tête dès le départ, saute premier devant Saint Hilaire, Sylvaire, et le reste du peloton. Le gagnant Journaliste se tient à l'arrière-garde.



Le Prix de Monte-Carlo (Haies, 50.000 fr., 3.000 m.)

Epine Vinette et Marly se sont élancés en tête. Reître prenait bientôt le commandement, Marly finissait premier devant Sylvaire et Epine Vinette.

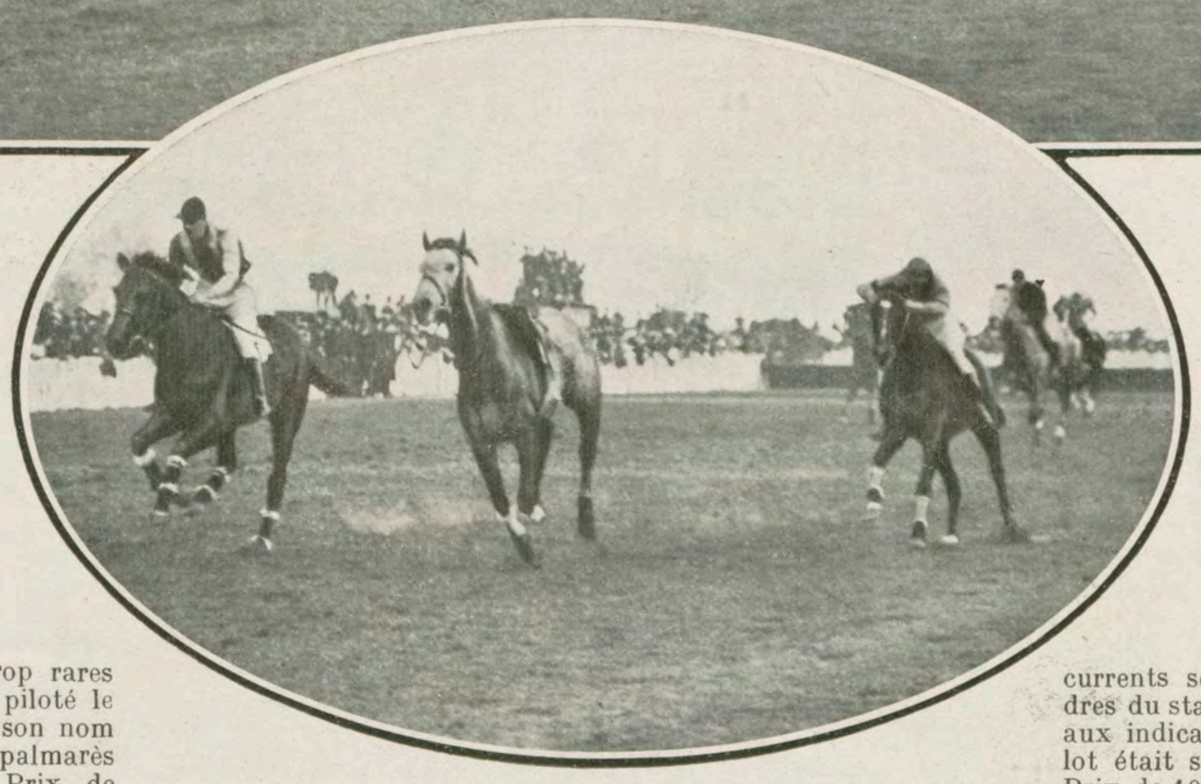
Hidden Tears n'a pu mieux faire que de se placer troisième. C'est ainsi que l'écurie Liénart a vu lui échapper cette épreuve, qu'elle avait remporté quatre fois de suite depuis 1904. La victoire est restée à Marly, qui, amené en une condition irréprochable, a fait triompher les sympathiques couleurs de M. Ledat, auxquelles on ne peut reprocher que leurs trop rares apparitions. J. Chapman a piloté le vainqueur, inscrivant ainsi son nom pour la quatrième fois sur le palmarès des jockeys gagnants du Prix de Monte-Carlo.

Au programme de dimanche figurait le Prix du Grand Cercle de Nice. Au milieu de ce meeting, presque exclusivement réservé aux handicaps, c'est la seule course à poids pour âge, dont l'allocation atteigne 30.000 francs. La victoire a été pour Journaliste, un excellent vétéran.

Cette hardiesse des organisateurs, à moins que ce ne soit un oubli de leur part, a d'ailleurs été récompensée : quatorze concurrents se sont présentés sous les ordres du starter et, si l'on s'en rapporte aux indications du résultat brutal, le lot était supérieur à celui du Grand Prix de 100.000 francs.

Enfin, le fait le plus remarquable de la semaine a été la forme inouïe montrée par l'entraînement Davis.

RENÉ RIONDET.



Marly. Eddie. Sylvaire.

L'arrivée du Prix de Monte-Carlo.

Marly, à M. Ledat (Chapman), précédait Sylvaire d'une longueur. A côté de Marly, Eddie, qui avait désarçonné son cavalier.

L'ENTRAINEMENT SUR LA CÔTE D'AZUR

Les séances d'entraînement se passent sur le terrain même de l'hippodrome ; les concurrents de la veille ou du lendemain effectuent leur travail sous la surveillance de leurs entraîneurs respectifs

L'écurie Liénart à l'exercice

M. Charles Liénart, qui vient de remporter, avec Hamed, le Grand Prix de la Ville de Nice, a envoyé à Nice une nombreuse élite de son écurie.

Alors qu'il y a représentation trois fois par semaine, tous les matins, sur le terrain même de l'hippodrome, a lieu la répétion. C'est là que chevaux et jockeys viennent essayer les effets, qu'ils comptent rééditer devant le public : seulement, tout comme au théâtre, vous en voyez qui, jetant tout leur feu devant les banquettes vides, sont à bout de ressources lorsqu'il s'agit de se montrer réellement. Ce qui vient singulièrement compliquer la situation, c'est que les grands premiers rôles répètent séparément, chacun dans leur coin, avec de simples doublures pour leur donner la réplique : aussi, est-on exposé à prendre pour des rois quelques borgnes au milieu d'aveugles. Malgré cela, ne regrettons pas cette absence de répétition générale, qui nous met à l'abri des papiers timbrés de M. Sardou.

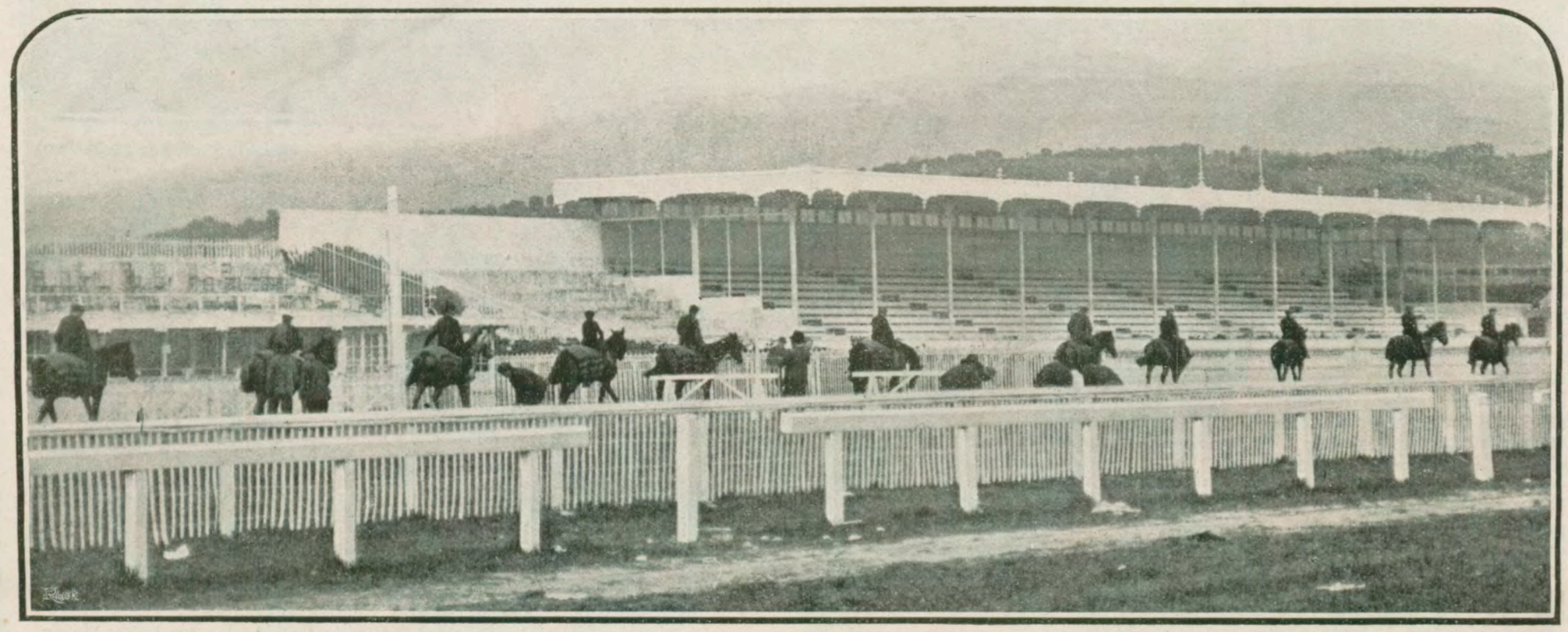
Le rôle du premier ténor de la saison est tenu par Hamed ; il s'est révélé, l'autre jour aux yeux du public ; on dit même qu'il a étonné son entraîneur. Quoi qu'il en soit, il a eu la note juste et il a su la tenir pendant 5.000 mètres. Il faut dire qu'il fait partie de cette célèbre troupe de Charles Carter, dans laquelle les moindres partenaires sont encore des têtes d'affiche, témoin ce brave Nopal, dont on se rappelle les succès et sur lequel Carter se met en selle pour suivre le travail de ses quinze autres pensionnaires.

Parmi les autres lots nombreux et bien composés, nous devons noter ceux de Campbell, de Meyer, de Nash Turner, d'Urbain David et enfin les vingt-deux chevaux qui composent la cavalerie de Davis et que je cite en dernier, parce qu'ils arrivent généralement après tous les autres sur le terrain. Bref, il y a là, quand tous les effectifs sont au complet, cent dix à cent vingt chevaux. Les uns font le travail de santé, d'autres prennent des canters, certains sautent les obstacles. Puis les nobles bêtes retournent tranquillement à leur avoine, et les humains se dirigent vers la ville.

Boïard.

Figures célèbres

Le fameux entraîneur Charles Carter cause avec Alec Carter, sur le champ de course.



L'entraînement sur la piste.

Les chevaux n'ont pas d'allées d'entraînement à Nice, on les fait travailler tous les matins sur la piste même du champ de course.

VINGT ANS DE LUTTE[1]

Par Paul PONS

Pour ses débuts comme lutteur professionnel dans les arènes de Mange-Matin à Bordeaux, Paul Pons a réussi à triompher aisément d'un amateur que ses compagnons avaient surnommé le Rogneux. Il était renommé pour son mauvais caractère et ses qualités athlétiques. Aussi, Mange-Matin eut-il, dès ce jour, la plus sincère admiration pour son vigoureux et adroit pensionnaire.

— Nous voici bientôt arrivés, fit-elle en levant sur moi ses yeux brillants.

V

Robinet (Louis-Pancrace-Alexandre) tenait à Marseille, dans une ruelle qui aboutissait tout à l'extrémité du Cours Belzunce, un petit cabaret athlétique du style de ceux que j'avais connus à Bordeaux.

C'est là que nous nous rendions chaque jour, avec Apollon, de qui la grande réputation athlétique s'était déjà affirmée. Car je me trouvais échoué à Marseille.

Lorsque s'était terminée la foire des Quinconces, Mange-Matin avait démonté sa baraque, en attendant que le moment vînt d'aller l'édifier à Pessac, où il avait accoutumé de faire chaque année une brillante saison de quinze jours. J'étais resté quelque temps encore à Bordeaux où du travail m'avait été offert dans un entrepôt vinicole. Mais, je ne tardai pas à me rendre compte qu'en dépensant d'une main, pour vivre, le peu que je recevais de l'autre, je ne constituais aucun pécule, si modeste fût-il. Si je m'étais exilé, c'était pour en tirer quelques avantages financiers. Ce n'était point ainsi que les choses se passaient. Je réfléchis beaucoup, cherchant à m'échapper par la tangente de chez mon viticulteur, mais ne trouvant pas le moyen rêvé. Le hasard me vint en aide. Un dimanche, j'étais allé lutter dans un gymnase tenu par Fénelon route de Caudéran. J'y rencontrai un lutteur qui montait une troupe pour Marseille et m'offrit de me joindre aux hommes qu'il avait déjà réunis. J'acceptai, et me retrouvai bientôt faisant en sens inverse, un voyage que j'avais accompli six semaines auparavant.

L'organisation de mon nouveau directeur était quelque chose d'inénarrable. Ce pauvre diable, qui n'avait de lutteur que le nom, faisait pitié. Sa baraque aussi. Mais, il faut lui rendre cette justice qu'il mettait à gagner sa petite existence, une volonté, une énergie que rien ne rebutait. Il ne souffrait pas de cette bohême misérable, crasseuse, où il croupissait et dans laquelle il entraînait les autres, moutonnières créatures, le suivant dans sa médiocrité. Il avait édifié sa hutte — car vraiment la bâtisse en question ne méritait pas le nom de baraque — dans un quartier excentrique de Marseille où quelques bou-tiques foraines étaient autorisées à se monter.

Je veux jeter un voile sur cette période heureusement très courte de mon existence dont le souvenir, si éloigné soit-il, m'est pénible tant il évoque de journées de misères et de désillusions.

J'en voudrais tout oublier, si une anecdote — de laquelle je souris aujourd'hui en me la rappelant — ne m'avait pour la première fois présenté sous un jour fâcheux cet être insupportable et exquis qui s'appelle la femme.

A deux pas de la baraque où je travaillais, était montée une petite installation de fortune sommairement protégée contre le soleil et la pluie. Elle était si fragile, si frêle, qu'au plus petit souffle du vent, elle tremblottait comme le font les feuilles sous les premières brises d'automne. On eût dit qu'un rien allait l'abattre, elle donnait l'impression d'avoir l'existence éphémère d'un château de cartes.

Une mégère sale et dépenaillée y vendait de quelconques objets d'Orient dont elle s'approvisionnait par une habile mendicité, chaque fois qu'un courrier des mers de Chine rentrait au port.

Cette vieille sorcière était aidée dans ses fonctions mercantiles par une fort jolie fille, dont la beauté, un peu canaille, était une enseigne savamment aguichante à cette sordide bicoque qui donnait l'impression d'un nid de malpropreté.

Créature bizarre, elle semblait faite toute de contrastes. Deux races nettement opposées lui avaient infusé ce qu'elle possédait de plus violemment caractéristique. De ses attitudes, la diversité imprévue lui donnait quelque chose d'étrangement attirant. Sa vulgarité s'adoucissait parfois d'une lueur de finesse inattendue ; le vice brutal, sans raffinement, se lisait dans ses yeux ; la sensualité animale, gourmande, se dessinait sur sa bouche, se glissait jusque dans la commissure de ses lèvres ; mais, elle savait effacer d'un sourire, qui donnait je ne sais quelle impression de naïf étonnement — presque de candeur — toute la perversité de sa physionomie ardente, énergique, volontaire, vibrante. Sa peau mate et chaude était celle d'une fille du Sud. Il y avait dans sa démarche lascive — d'une souplesse langoureuse, mais d'un rythme un peu canaille — quelque chose de réellement troublant.

Du sang de Bohémienne et de Maltais devaient couler dans ses veines, lui glisser du feu dans ses moelles ; de la rêverie devait faire divaguer son cerveau.

Je l'avais remarquée, pendant des soirées

(1) Voir les numéros 476 et suivants.

entières, et elle s'en était aperçue. Un dimanche, les séances de matinées finies, elle m'accosta, comme je sortais de la baraque, sous un prétexte futile. La vieille l'avait laissée seule dans la boutique et elle me demanda — je crois — de l'aider à ranger une caisse assez lourde qu'elle voulait déplacer. J'avoue que je ne me fis pas prier ; j'éprouvais un certain plaisir à lier conversation avec elle ; j'en cherchais même l'occasion depuis longtemps, mais la présence de la vieille sorcière qui ne la quittait pas d'une minute m'en avait toujours empêché. Et puis, mon indécision y était aussi pour beaucoup. Nous causâmes quelques minutes ; l'arrivée de la virago mit trop rapidement fin à notre entretien. Mais le premier pas était fait, et c'était pour moi, le plus difficile.

Comme je m'étais arrêté à bavarder avec elle, un soir, elle me demanda :

— Pourquoi avez-vous la manie de tâter à chaque instant le bas de votre vêtement ? C'est un tic, sans doute ?

— C'est, lui répondis-je pour voir si mon argent y est toujours. C'est devenu chez moi un mouvement instinctif.

La doublure de mon veston était, en effet, devenue mon coffre-fort. Je ne gagnais pas assez d'argent à cette époque pour éprouver la nécessité d'avoir un banquier et je portais toujours sur moi toute ma fortune. Je pouvais le faire, car elle était tellement modeste qu'elle ne m'encombrait pas beaucoup. Si petit que fût mon pécule, je l'arrondissais trop péniblement pour ne pas avoir peur de le perdre. Je n'avais point de porte-monnaie ; mettre mes économies à même ma poche me paraissait scabreux ; les laisser dans la soupente où j'habitais, il n'y fallait pas songer, la méfiance me le défendait. Comment faire ? A ce problème, j'avais trouvé la solution suivante : étant donné que tous mes encaissements se faisaient sous forme de sous, — monnaie souvent précieuse dans la vie, mais quelquefois encombrante — j'avais adopté le principe des transformations monétaires.

Lorsque sur mes bénéfices du soir j'avais prélevé la modique somme destinée à ma subsistance du lendemain, je changeais dix sous pour une pièce de 50 centimes ; puis quand j'en avais dix autres, je transformais la somme globale en une pièce de vingt sous et ainsi de suite. Ça n'allait pas vite. Pour être bien sûr de ne point égarer mes richesses, j'avais pratiqué dans la doublure de mon veston une petite incision et j'y glissais les piécettes ainsi amassées. A chaque fois que cela était nécessaire, je décousais pour recoudre ensuite.

Sachant que mes pièces étaient là, j'avais une tendance à toujours vouloir constater qu'elles y restaient bien, et je palpais toutes les deux minutes ma tirelire improvisée.

Ce geste n'avait point échappé à la jolie vendeuse qui tenait boutique en face de notre baraque ; il l'avait intriguée et c'est pourquoi elle m'avait posé négligemment, sans avoir l'air d'y toucher, cette question.

Comme la petite fête de quartier allait se terminer, avec les représentations du jour même, l'orientaliste de bazar, qui prenait décidément beaucoup de place dans mon esprit me dit :

— Alors, c'est ce soir la fin. On ne se verra plus. Restez-vous à Marseille ?

— Oui, pendant quelques jours au moins, car je ne sais point encore où j'irai.

Lorsque, le soir, les derniers quinquets furent éteints, je me hâtai d'aller relancer l'étrange fille qui m'attirait de plus en plus. Coïncidence curieuse, la vieille n'était pas là. Les circonstances me servaient vraiment à merveille.

— Vous voulez m'accompagner un peu, me demanda-t-elle gentiment ? Je reste assez loin, presque à l'entrée du Prado. Vous savez où c'est ?

Je l'ignorais totalement, mais que ce fût à une extrémité ou à l'autre de la ville, cela m'était on ne peut plus indifférent.

Voulait-elle couper au plus court ou bien ne tenait-elle point à se montrer avec moi dans les rues populeuses, où la vie continuait au milieu de la nuit comme en plein jour, je ne sais. Mais nous passâmes à travers un dédale de ruelles sombres, tortueuses et louches dans lesquelles il était bien rare que nous rencontrions âme qui vive.

A part moi, j'appréciai fort cette obscurité qui rendait plus intime notre promenade. Doucement, j'avais pris ma compagne, par les épaules et je la serrais légèrement contre moi avec l'inexpérience naïve d'un homme qui ne sait pas la femme, et est incapable de retirer d'une caresse, si discrète qu'elle est à peine indiquée, la quintessence de griserie qu'elle peut procurer.

— Nous voici bientôt arrivés, fit-elle en levant sur moi ses yeux brillants.

— Déjà !

— Oui, déjà, cela vous contrarie ?

— Oh ! une idée ! dit-elle spontanément. Allons jusqu'à la Corniche. Il n'est pas très tard en somme ?

J'acceptai, j'aurais passé la nuit entière à errer avec cette créature en qui la nature avait versé un mélange savamment dosé de sauvagerie, de douceur, de passivité, de rudesse de sentiments et de raffinement. Etre complexe, indéfinissable, échappant à toute analyse, elle avait un charme si attirant, si prenant, qu'un homme devait être entre ses mains un jouet sans défense qu'elle pliait à ses caprices.

Une fort jolie fille dont la beauté un peu canaille était une enseigne savamment aguichante.

Nous avions hâté un peu le pas pour gagner plus vite le bord de la mer.

« Arrêtons-nous là un instant », me demanda-t-elle en s'accoudant au parapet qui courait en bordure de la grève. Il fait bon ici cette nuit.

La Corniche s'incurvait assez brusquement en cet endroit, où un aubergiste avait installé son débit dans une maisonnette plantée juste au coude de la route. Les grands arbres qui, le jour, la protégeaient du soleil, épandaient à cette heure de la nuit une nappe d'ombre, sur le chemin saupoudré de poussière, dont le clair de lune accentuait encore la blancheur.

Je la vis tout à coup s'élancer vers l'auberge close, en sautillant avec une gaminerie d'enfant. Pas une lumière, pas un bruit ne trahissaient la présence d'êtres vivants dans cette maison où tout était endormi si profondément qu'il semblait que la vie s'en était à jamais éloignée. Elle disparut vite dans l'obscurité. Je la cherchai vainement du regard pendant un instant lorsque j'entendis :

— Psstt, Psstt, Monsieur Pons, venez par ici !

Je m'approchai. Elle regardait un sorbier chargé de fruits qui se trouvait protégé des mains indiscrètes par une palissade assez haute. Elle tendait vers l'arbuste une petite main impatiente et me dit :

— J'en veux. Vous qui êtes grand, tâchez d'en attraper.

J'avais beau être grand, le sorbier était trop éloigné pour que je puisse l'atteindre.

— Si vous escaladiez la balustrade ? Ses yeux brillaient dans la nuit d'un si sincère désir, elle paraissait avoir tant envie de ces fruits que je n'hésitai pas, bien que ce braconnage ne me plût qu'à moitié, à faire ce qu'elle me demandait. Comme je m'apprêtais à franchir la barrière qui nous séparait du sorbier elle m'arrêta vivement.

— Votre vêtement, me dit-elle, va vous gêner, quittez-le, vos mouvements seront plus libres.

Je me débarrassai de ma veste et franchis la balustrade.

A l'arbre, je me mis à cueillir les fruits ; je n'avais rien pour les poser, et je les détachai d'une main pour les mettre dans l'autre. Quand ma main gauche fut emplie, je revins sur mes pas pour porter à la gourmande qui m'attendait le résultat de ma première cueillette. Elle n'était plus là !

Je l'appelai, dix fois, vingt fois, cinquante fois, pas trop fort pour ne pas éveiller les gens qui dormaient à côté. Pas de réponse.

Il me fallait prendre un parti pour savoir ce qu'elle était devenue. J'arrachai quelques feuilles sur lesquelles je plaçai soigneusement mon fragile butin, et après l'avoir abrité, je franchis à nouveau la barrière. Une étoffe qui gisait à terre étouffa le bruit de ma chute. C'était ma veste qu'elle avait posée là dans la poussière. Je l'endossai vivement, sans même prendre la peine de la secouer, et fouillant du regard à droite, à gauche, la route déserte, je me mis à la recherche de mon amie disparue avec une si stupéfiante spontanéité. J'allai jusqu'au rivage, rien. D'un côté comme de l'autre, pas une trace, pas un indice qui pussent me fournir une indication.

J'appelai, j'appelai encore ! Rien toujours rien. Le silence seul me répondait.

A suivre.

PAUL PONS

Illustrations de DE PARYS.